

Des Obligations
et
de la Responsabilité
des
Compagnies de Navigation Aérienne
dans le transport de personnes

THÈSE

POUR LE DOCTORAT EN DROIT

présentée et soutenue publiquement le 13 Novembre 1929 à 2 heures

par

PIERRE LE BOURHIS

JURY DE LA THÈSE :

MM. CAPITANT.....	} <i>Président.</i>
RIPERT.....	
PILON LE SAOUT.....	

UNIVERSITÉ DE PARIS
FACULTÉ DE DROIT
ANNÉE 1929

Des Obligations
et
de la Responsabilité
des
Compagnies de Navigation Aérienne
dans le transport de personnes

THÈSE

POUR LE DOCTORAT EN DROIT

présentée et soutenue publiquement le 13 Novembre 1929 à 2 heures

par

PIERRE LE BOURHIS

JURY DE LA THÈSE :

MM. CAPITANT.....	Président.
RIPERT.....	} Suffragants.
PILON LE SAOUT.....	

ALGER
IMPRIMERIE "LA TYPO-LITHO"

1929



MEIS ET AMICIS

INTRODUCTION

De tous les problèmes que pose aujourd'hui le droit aérien, c'est celui de la responsabilité du transporteur qui paraît préoccuper le plus vivement les intéressés. De plus en plus, c'est comme instrument de transport que se présente l'aéronef; dans la vie courante, le transport sera la principale opération des navigateurs aériens, et le contrat de transport deviendra le plus fréquent de leurs opérations juridiques. C'est que la rapidité des transports et le rapprochement plus facile des pays les plus éloignés les uns des autres apparaissent comme étant au nombre des facteurs essentiels du développement commercial et de la prospérité économique du monde.

Lorsque, une fois la guerre finie, les peuples éprouvèrent le besoin de reprendre leur commerce, l'aviation, — qui n'avait été, à ses débuts, qu'un sport, et qui ne fut pendant la guerre, qu'une arme, — devint une industrie de transport. Les perfectionnements techniques rendus plus rapides par suite des dures nécessités de la défense nationale contribuèrent à augmenter le coefficient de sécurité, indispensable pour ne pas créer dans l'esprit du public une certaine suspicion à l'égard de la navigation aérienne. L'aviation tendait déjà à acquérir une importance telle que

les différents Etats n'hésitèrent pas à lui consacrer les capitaux et les études sans lesquels elle n'aurait pu se développer.

Soutenues par l'appui financier de l'Etat, de grandes lignes se sont créées tant en France qu'à l'étranger. En dehors des lignes intérieures, la liaison est établie en Europe entre les capitales. En Amérique, cette même liaison existe. En Amérique du Sud, elle est de création récente, presque toutes les lignes sont dues à l'initiative de la Compagnie Française Aéropostale. (Ligne France-Amérique du Sud).

D'autre part, il existe des projets dont l'étude est encore en cours et dont la réalisation contribuera non seulement au rapprochement des pays mais encore des continents. (*Revue Aéronautique de France*, décembre 1927).

C'est d'abord la ligne France-Amérique du Sud exploitée par la Compagnie Française Aéropostale, dont le service est déjà assuré par avions sur tout le parcours terrestre et qui doit prochainement supprimer les bateaux légers effectuant la liaison entre Dakar et Natal et les remplacer par des hydravions.

Ce sont ensuite les projets de la Compagnie « Air-Union » qui établirait une ligne Marseille-Beyrouth par Naples, Athènes et prolongerait sa ligne Marseille-Tunis jusqu'au Caire en passant par Tripoli, Bengasi, Tobrouck. Cette ligne réunirait Londres et Paris à l'Egypte et aux Indes en reliant Marseille au Caire d'où part la ligne anglaise Le Caire-Bagdad. Elle réunirait également les deux capitales à la ligne anglaise

allant du Caire au Cap par Karthoum. Du Cap, les liaisons doivent s'établir avec le Congo Belge en ce qui concerne l'Afrique centrale et avec Tananarive en ce qui concerne le détroit de Mozambique et Madagascar.

Reste encore le projet de la liaison France-Madagascar par Oran, Colomb-Béchar, Gao, Lac Tchad, Fort-Lamy, Bangui, dont les premiers jalons ont été posés d'abord par le Capitaine de corvette GUILBAUD et par le Lieutenant de vaisseau BERNARD, ensuite par le Commandant DAGNEAUX. Tous ces projets, qui sont, pour les personnes peu au courant des possibilités de l'aviation, d'une envergure qui dépasse le plan habituel, permettent d'entrevoir le jour où la locomotion aérienne sera devenue un mode normal d'exploitation commerciale. Sans doute, il existe bien des préventions contre l'aviation, mais elles tomberont par la pratique. L'état d'esprit qui existe aujourd'hui contre l'aviation est le même que celui qu'avaient nos pères à l'égard des chemins de fer.

Une révolution aussi profonde dans l'industrie du transport n'a pas été sans réagir sur le droit. En effet, chaque nouvelle démonstration, chaque nouvelle découverte et chaque nouvelle invention apporte nécessairement de nouveaux conflits d'intérêts et impose par suite de nouveaux devoirs à la science juridique, elle lui pose de nouvelles questions qui exigent des réponses. Or, si l'on considère la tâche imposée à la science du droit par suite du développement de la locomotion aérienne, on aperçoit aussitôt un vaste domaine de

problèmes qui paraissent exiger l'intervention du législateur.

Mais, dira-t-on, pourquoi légiférer? Le droit ne consiste pas en dispositions particulières pour tous les cas qui peuvent se présenter; ce n'est pas une collection de sentences particulières mais un système de principes généraux qui embrassent chaque cas particulier même quand il s'agit de situations nouvelles, Aussi, tant qu'une règle légale ne sera pas reconnue nécessaire pour le cas particulier, il faut s'en tenir à l'emploi des principes généraux.

Ainsi, un aéronef a causé un dommage; la question de responsabilité et de réparation se pose. En l'absence d'une loi spéciale relative à la locomotion aérienne, nous pourrions trancher la question en appliquant les principes généraux du droit. Si nous admettons le principe de la responsabilité basée sur la faute, nous ne pourrions rendre l'aéronaute responsable qui si la faute est établie. Si au contraire, nous admettons le principe de la responsabilité basée sur le risque, l'aéronaute présumé responsable devra, pour dégager sa responsabilité, rapporter la preuve de la cause étrangère qui seule l'exonèrera. La seule difficulté qui puisse se présenter résidera donc dans le choix du principe qui doit recevoir application.

Et, ajoutera-t-on, en admettant même que les principes généraux en vigueur ne paraissent pas être suffisants pour répondre aux nécessités pratiques, la jurisprudence ne peut-elle pas suppléer à l'absence de texte législatif par l'emploi de l'analogie? Certes, l'ana-

logie permet de prononcer sans changement législatif des jugements par lesquels elle étend le droit actuel à des circonstances nouvelles. La locomotion aérienne présente certaines analogies avec la navigation maritime et avec les chemins de fer; il semblerait donc possible de trancher les questions qui peuvent se poser en appliquant l'une ou l'autre des règles spéciales les régissant. Mais ce moyen présente un grand désavantage. L'analogie dans les textes de droit n'est jamais une chose dont on pourrait prouver logiquement la justice ou l'injustice, moyen excellent dans les mains d'un bon juriste, il est dangereux dans les mains d'un mauvais. La question de savoir si l'on doit admettre dans un cas particulier l'analogie dépend, en fin de compte, d'un jugement d'appréciation variable suivant les personnes. C'est pour cela que l'on n'est jamais certain d'avance que la déduction que l'on tient soi-même pour juste par analogie sera admise par le juge. Précisément, si la locomotion aérienne présente des analogies d'une part avec la navigation maritime et d'autre part avec les chemins de fer, ces analogies peuvent devenir trompeuses. Les lois spéciales concernant les navires et les chemins de fer sont entre elles fort différentes et il est à craindre que, si on raisonne par analogie, un juge admettra une analogie, un autre une autre. L'avantage qu'a la règle générale sur l'ordre particulier, c'est d'éviter l'arbitraire et de permettre l'action régulière.

Précisément, et ainsi qu'il nous sera donné de l'établir au cours de notre étude, une grande incertitude

régnait dans la jurisprudence sur la question de savoir quelle était la nature de la responsabilité du transporteur par air et qu'elle était la valeur des clauses d'irresponsabilité que les compagnies avaient pris coutume d'insérer dans la lettre de voiture.

Cet état de chose n'était pas sans porter préjudice aux Compagnies de transport par air qui avaient besoin de connaître leurs obligations éventuelles. Aussi, en présence de la tendance de la jurisprudence, mirent-elles tout en œuvre pour faire aboutir un projet de loi qui, bien que ne leur donnant pas entière satisfaction, leur procurerait tout au moins la certitude et leur permettrait d'établir en toute connaissance de cause le calcul des risques d'exploitation.

D'un autre côté, l'Etat lui-même avait, par suite du système des subventions, les mêmes intérêts que les Compagnies de navigation aérienne à voir disparaître un état de choses de nature à grever lourdement son budget et à entraver l'essor et l'avenir d'une industrie considérée comme nécessaire à la défense nationale.

Ainsi donc, les faits eux-mêmes, l'incertitude de la jurisprudence, des considérations d'ordre économique et politique, le souci de ne pas se laisser distancer par les pays voisins, tout en somme contribua à faire aboutir à la réforme législative. Ce fut la loi du 31 mai 1924.

Il n'entre pas dans notre intention de porter notre examen sur toutes les difficultés auxquelles peut donner lieu le contrat de transport par air. Nous limiterons notre étude à la recherche de la nature et de

l'étendue des obligations des Compagnies de navigation aérienne en cas d'accident atteignant les voyageurs.

PLAN. — 1^{re} partie: Application des principes généraux du droit à la locomotion aérienne.

2^e partie: Loi du 31 mai 1924.

Conclusion: Convention internationale.

PREMIÈRE PARTIE

Application des principes généraux du droit à la locomotion aérienne

Généralités

Comme nous le disions dans notre introduction, l'aviation fut considérée, à ses débuts, uniquement comme un sport. Rares étaient ceux qui, à l'aube de son apparition, osèrent prévoir la révolution profonde qu'elle allait apporter dans l'industrie des transports. Aussi, est-il aisé de comprendre que l'utilité de mettre le droit en harmonie avec la situation nouvelle créée par la locomotion aérienne ne soit apparue que très tard et sous la poussée des événements.

Les premiers décrets se bornaient à parer au plus pressé et n'édictaient que des prescriptions de police et de sécurité. Tels furent les décrets du 21 novembre 1911 (*J. off.* du 25 nov. 1911) et du 17 décembre 1913 qui ne contenaient que des dispositions se rapportant à l'organisation du système du permis de conduire, aux mesures à prendre pour assurer l'identification des aéronefs, à la protection des terrains militaires contre les indiscretions, enfin aux règles destinées à évi-

ter la collision d'appareils et à protéger le public et les aviateurs sur les aérodromes.

Même après la guerre, lorsque devant les progrès de l'aviation, on estima nécessaire de réglementer à nouveau, on se cantonna dans des textes toujours inspirés par des préoccupations de police administrative. Tels furent: le décret du 8 juillet 1920 réglementant la navigation aérienne en France (*J. off.* 13 juillet 1920, *Bull. de la navigation aérienne* n° 4); l'arrêté du 9 août 1920 réglementant en France l'emploi de la T.S.F. pour assurer la marche des aéronefs (*J. off.* 2 septembre 1920, *Bulletin* n° 7); l'arrêté du 14 août 1920 fixant les conditions d'établissement et de délivrance des certificats de navigabilité des aéronefs (*J. off.* 14 août 1920, *Bulletin* n° 6); l'arrêté du 14 août 1920 fixant les règles d'immatriculation et les marques distinctives portées par les aéronefs (*J. off.* 14 août 1920, *Bulletin* n° 6); l'arrêté du 26 août 1920 réglementant la circulation aérienne, les feux et les signaux (*J. off.* 29 août 1920, *Bulletin* n° 6); l'arrêté du 28 septembre 1920 concernant les brevets du personnel navigant de l'aéronautique civile (*J. off.* 24 septembre 1920, *Bulletin* n° 7); l'arrêté du 30 septembre 1920 fixant les règles à suivre pour la tenue des livres de bord des aéronefs (*J. off.* 5 octobre, *Bulletin* n° 8); l'arrêté du 12 janvier 1921 fixant les règles douanières à observer pour les aéronefs atterrissant en France et en partant (*J. off.* 18 janvier 1921 *Bulletin* n° 11); l'arrêté du 10 juin 1921 réglementant le transport et l'usage des appareils photographiques et cinématographiques à

bord des aéronefs; le décret du 10 juin 1921 abrogeant les dispositions antérieures relatives aux zones interdites à la navigation aérienne.

Le projet de loi présenté par M. le Député BAZIRE et voté par la Chambre des Députés le 29 juin 1921, projet qui fut le point de départ de la loi du 31 mai 1924, était lui-même très succinct au point de vue du droit privé. Un seul article, l'article 6, était consacré à cette matière et traitait de la question de la responsabilité. Ce projet fut fort heureusement remanié et remplacé par un autre projet qui s'inspirait des travaux de la Société d'Etudes Législatives.

Tandis que l'on tentait d'élaborer le statut légal du transporteur par air, l'aviation civile était née. Les premières compagnies apparurent en 1919. Elles firent quelques essais, inaugurèrent quelques services réguliers et rapidement acquirent un développement que l'on pourrait qualifier de prodigieux.

En 1919, 988 voyages sont effectués, 265.784 kilomètres parcourus, 558 passagers payants, 6.966 kilogrammes de courrier postal sont transportés. Pour les neufs premiers mois de 1922, ces chiffres sont devenus : 7.291 voyages effectués, 2.437.276 kilomètres parcourus, 5.293 passagers, 337.195 kilogrammes de messageries et 29.638 kilogrammes de courrier postal transportés (1).

(1) (Chiffres cités par Jacques BATIGNE. De la Responsabilité des Compagnies de Navigation aérienne dans les accidents, Thèse, Montpellier 1923, Edition Per Orbem, p. 16.

Des difficultés ne tardèrent pas à s'élever entre les compagnies et les voyageurs et c'est ainsi que la jurisprudence fut appelée à se prononcer en dehors de toute prescription impérative dans une affaire LAMBERT contre Compagnie des Messageries Aériennes.

Le 17 septembre 1921, M. LAMBERT avait pris place dans un avion qui devait le transporter de Paris à Croydon (banlieue de Londres). Peu avant d'arriver à destination, l'appareil s'écrasa sur le sol pour une cause qui ne put être élucidée. M. LAMBERT, assez grièvement blessé, assigna son transporteur la Compagnie des Messageries Aériennes devant le Tribunal Civil de la Seine en paiement d'une somme de 40.000 francs à titre de dommages-intérêts. Il basait son action sur les termes généraux de l'article 1147 du Code civil et, invoquant le principe de la responsabilité contractuelle, demandait la condamnation à des dommages-intérêts, la Compagnie des Messageries ne justifiant pas que son obligation de le transporter sain et sauf à destination n'avait pu être exécutée par suite d'une cause étrangère qui seule était de nature à l'exénorer.

La Compagnie des Messageries, sans contester l'application du principe de la responsabilité contractuelle au transport de personnes en général, soutenait cependant qu'elle ne saurait être tenue, ipso facto, en vertu du contrat intervenu, les avions constituant un moyen de transport nouveau non assimilable aux autres moyens de transport ordinaires en raison des risques beaucoup plus graves encourus par ceux qui en font usage; qu'au surplus, en admettant qu'il y ait lieu

d'appliquer la théorie de la responsabilité contractuelle, elle s'en serait exonérée par avance par la clause d'irresponsabilité figurant au dos du billet délivré à M. LAMBERT.

Le Tribunal, par jugement en date du 18 décembre 1922, faisant droit aux conclusions du demandeur, déclarait: « qu'en présence des termes généraux de l'article 1147 du Code civil et de l'application plusieurs fois affirmée qui en a été faite par la Cour de cassation, en matière de contrat de transport intervenant entre des personnes, il ne peut être fait exception aux principes qui régissent la matière en faisant application notamment de la responsabilité quasi-délictuelle, et qu'il n'appartient pas aux tribunaux de créer un droit nouveau en faveur d'un moyen de transport nouveau, sous prétexte que ce dernier n'a pas encore atteint un degré de perfectionnement suffisant; que la création de ce droit nouveau est du ressort du législateur qui, connaissant les aléas et les dangers de l'aviation, n'y eut pas manqué, s'il avait jugé utile ou nécessaire de le faire bénéficier d'une situation spéciale lorsqu'il a été appelé à légiférer dans la matière; que cette abstention de sa part ne peut se traduire que par l'application du Droit Commun. »

« Attendu d'autre part, ajoute le Tribunal, que la Compagnie défenderesse tente vainement de se prévaloir de la clause d'exonération figurant au dos du billet remis au demandeur; qu'en considérant même qu'elle ait fait la preuve de l'acceptation de cette clause, par la simple remise du billet au voyageur, ce

qui est douteux en raison de l'importance de ladite clause, qui vise les accidents en dehors d'autres cas d'exonération et de la non-représentation du billet signé par le demandeur, cette clause ne saurait être considérée comme valable, comme contraire à l'ordre public, nul ne pouvant s'exonérer, à l'avance de ses délits ou quasi-délits et la jurisprudence n'ayant, au surplus, admis ce genre de convention qu'en matière de transport de marchandise » (2).

Que faut-il penser de cette décision, la première rendue dans une matière nouvelle? Elle fut frappée d'appel par la Compagnie des Messageries Aériennes, elle donna lieu, d'autre part, à de vives controverses sur le point de savoir quelles étaient les règles applicables dans le transport par air. Dans les chapitres qui vont suivre, nous tenterons d'éclaircir la question.

Nous déterminerons d'abord la nature de la responsabilité légale du transporteur en général, nous indiquerons les motifs pour lesquels il y a lieu, à notre avis, d'étendre à la locomotion aérienne les règles établies pour les autres voituriers, puis dans le même ordre d'idée, nous nous demanderons ce qu'il faut penser des clauses d'irresponsabilité insérées dans le contrat.

DIVISION. — Chapitre premier: Responsabilité légale.

Chapitre deuxième: Responsabilité conventionnelle.

(2) Rapporté dans la *Revue juridique internationale de la Locomotion aérienne*, 1923, p. 75. — *Gazette des Tribunaux*, 15 et 16 janvier 1923. — *Recueil Périodique des Assurances*, 1923, p. 22.

CHAPITRE PREMIER

Responsabilité légale du Transporteur.

Fondement et étendue de la responsabilité.

L'entreprise de transport de personnes est une industrie récente. C'est dans la seconde moitié du XIX^e siècle qu'on a assisté à un développement inouï du transport de voyageurs. Les causes de ce développement tiennent en partie, aux modifications subies par les conditions du transport: apparition des chemins de fer et de la navigation à vapeur et en partie, à des circonstances économiques: intensification du commerce nécessitant des déplacements pour tournées d'affaires, naissance et apparition du tourisme.

Ce développement de l'industrie du transport a contribué à rendre plus apparente encore la lacune de la loi qui ne consacre aucun texte à la responsabilité du transporteur dans le contrat de transport de personnes. Les articles 1782 et suivants du Code civil ne font mention que de transport de choses. D'un autre côté, les articles 96 à 108 du Code de commerce ne parlent que

du transport de marchandises. En l'absence de toute théorie d'ensemble édictée par le législateur, auteurs et tribunaux ont dû s'efforcer de tirer le meilleur parti possible du fonds commun des obligations juridiques. Aussi la discussion sur le fondement de la responsabilité du transporteur fut-elle très vive. Après avoir varié sur ce point, la jurisprudence admet de nos jours que le transporteur est débiteur d'une obligation de sécurité dont le voyageur est créancier. Si l'obligation du transporteur n'est pas exécutée, il est en principe passible de dommages-intérêts. C'est donc l'article 1147 et non l'article 1382 du Code civil qui régit les rapports existant entre le voiturier et le voyageur. La situation de ce dernier est assimilée à celle des marchandises ⁽³⁾.

(3) V. Paris 27 nov. 1866, D. P. 1885-1-434, note a. — Aix 7 juillet 1887, S. 1887-2-230. — 12 décembre 1887, S. 1888-2-238. — Paris 27 juillet 1892, D. P. 1892-2-557. — 9 mars 1894, D. P. 1897-2-515. — 23 juillet 1894, D. P. 1895-2-63. — Trib. civ. Seine 14 mai 1902, *Le Droit* 1-2-3 septembre 1902. — Cass. Civ. 21 novembre 1911, D. P. 1913-1-249, S. 1912-1-73, *Gaz. du Pal.* 1911-2-578. — Cass. Civ. 27 janvier 1913, D.P. 1913-1-249, S. 1913-1-77, *Gaz. du Pal.* 1913-1-176. — Cass. civ. 21 avril 1913, D. P. 1913-1-249, S. 1914-1-5, *Gaz. du Palais* 1913-1-697. — Cass. req. 28 juin 1916 et civ. 6 février 1917, D. P. 1917-1-35. — Req. 25 juin 1918, Civ. 3 août et 2 décembre 1918. — Req. 19 février 1919, D. P. 1919-1-45. — Cass. 12 avril 1918, *Gaz. du Pal.* 1918 et 1919-1-232. — Paris 12 décembre 1919, *Gaz. du Pal.* 1920-1-27. — Trib. com. Seine 3 mars 1920, *Gaz. du Pal.* 1920-1-485 et la note. — Cass. civ. 10 mai 1921, 28 mars, 20 juin, 20 juillet 1922, 28 février 1923, D. P. 1923-1-209. — Cass. 23 mars 1925, *Gaz. du Pal.* 1925-1-685. — 28 février 1926, *Gaz. du Pal.* 1926-1-605. — Paris 29 octobre 1925, *Gaz. du Pal.* 1926-1-87. —

Cette opinion n'avait pas toujours été admise. Par un arrêt du 10 novembre 1884, D. P. 1885-1-433, la Cour de cassation avait déclaré que c'était au voyageur à prouver la faute du transporteur; que c'était seulement dans le transport de choses que le transporteur était responsable de plein droit (4).

Cet arrêt, pour décider que dans le transport de personnes les règles de la responsabilité sont exclusivement fixées par les articles 1382 et suivants du Code civil, déclarait que les articles 103 du Code de commerce et 1784 du Code civil, ne visaient que les cho-

Trib. civ. Ceine 2 décembre 1925, *Gaz. du Pal.* 1926-1-285. — Voir également dans ce sens: Sarrut note DALLOZ 1885-1-433. — LYON CAEN et RENAULT, *Traité de Droit commercial*, tome III, n° 709. — EMION, *Manuel pratique ou Traité de l'exploitation des chemins de fer*, p. 141 et suiv. — SOURDAT, *Traité de la responsabilité*, tome II, n° 1058. — SAINCTELETTE, *De la responsabilité et de la garantie*, p. 87 et suiv.).

(4) Voir dans ce sens: Poitiers 6 fév. 1888, S. 1888-1-137. — Paris 13 avril 1892, D. P. 1893-2-125. — 21 février 1894, D. P. 1894-2-214. — 4 avril 1894, D. P. 1894-2-288. — 27 juil. 1894, D. P. 1895-2-63. — 30 janv. 1896, S. 1900-2-60. — Grenoble 16 mars 1897, D. P. 1899-1-558. — Cass. req. 14 décembre 1903, D. P. 1905-1-314. — Grenoble 30 janvier 1904 et Dijon 3 mai 1904, D. P. 1906-2-6. — Comp. Rouen 3 décembre 1898, D. P. 1899-2-316. — Voir également: GUILLOUARD, *Traité du contrat de louage*, tome II, n° 765. — FERAUD-GIRAUD, *Code des transports*, tome III, n° 420).

ses. Mais l'argument a contrario sensu n'a que peu de valeur à moins qu'il ne ramène au droit commun (5).

Or, le droit commun des contrats est formulé dans l'article 1147 du Code civil aux termes duquel « le débiteur est condamné, s'il y a lieu, au paiement des dommages-intérêts, soit à raison de l'inexécution de l'obligation, soit à raison du retard dans l'exécution, toutes les fois qu'il ne justifie pas que l'inexécution provient d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée. » Les articles 1784 du Code civil et 103 du Code de commerce ne sont donc que l'expression de cette règle de droit commun. L'arrêt le conteste en disant que « l'article 1784 n'est que l'application au dépôt nécessaire de la chose transportée entre les mains du voiturier, du principe général posé par les articles 1302 et 1315 du Code civil sur la preuve de la libération, principe d'après lequel le voiturier doit comme tout autre dépositaire d'un corps certain, le rendre en bon état à celui qui le lui a remis, ou bien justifier de l'extinction de son obligation par paiement ou par cas fortuit ou force majeure. » L'arrêt ci-dessus admet donc que les articles 1784 et 103 se rattachent à la théorie du corps certain et par cela même excluent les personnes qui ne peuvent faire l'objet d'un dépôt. La même observation se retrouve dans l'arrêt

(5) Voir Jur. Gén. Loi n° 516. — AUBRY et RAU, Cours de Droit civil français, tome I, parag. 40, 4^e édit., p. 132; 2°. — 5^e éd., p. 196 2°. — LAURENT, Principes de droit civil français, t. I, pp. 354-356, n° 279. — BAUDRY-LACANTINERIE et HAUQUES FOURCADE, Des personnes, n° 264 2°.

rendu par la Cour de Rouen le 3 décembre 1898 D. P. 1899-2-318. « Attendu que si le contrat de transport de choses reçoit l'application des principes généraux en matière d'obligation, à savoir qu'il incombe au débiteur de prouver sa libération, ce n'est pas parce qu'il est un contrat de transport, mais parce qu'il suppose et renferme en lui un autre contrat, celui de dépôt nécessaire et que le dépositaire est bien assurément le débiteur de la chose déposée. » On trouve également cette idée dans l'ouvrage de M. JOSSERAND, *Les Transports*, n° 879, p. 781. « L'idée de dépôt qui se trouve à la base de la responsabilité du transporteur de marchandises demeure totalement étrangère au transport de personnes. »

En supposant cette prémisse exacte, il ne s'ensuit pas que la conclusion soit que l'article 1382 s'applique au transport de personnes, c'est tout simplement que les articles 1784 et 103 ne le concernent pas, et ceci est sans importance. Car « à défaut de texte spécial les principes généraux du droit conduisent à admettre au point de vue de la charge de la preuve pour le transporteur de personnes une solution identique à celle que donne l'article 1784 pour le transport de marchandises. Les articles 1382 et 1383 du Code civil sont relatifs à la responsabilité délictuelle, pour celle-là le demandeur doit faire la preuve de la faute. Mais quand il s'agit de responsabilité contractuelle, c'est au débiteur qui allègue le cas fortuit à le prouver. L'article 1784 ne fait qu'appliquer ce dernier principe au transport de marchandises. Ce principe régit, comme

le montrent les articles 1147 et 1315 du Code civil, non seulement les obligations de donner et de délivrer un corps certain, mais toute obligation contractuelle, spécialement l'obligation de faire. Or, la responsabilité du voiturier est contractuelle dans le transport de personnes comme dans le transport de choses. Le voiturier est responsable en vertu du contrat de transport à raison de ce qu'il s'est obligé par ce contrat à transporter le voyageur sain et sauf jusqu'au lieu de destination. » (Lyon CAEN et RENAULT, op. cité, tome III, pp. 668 et 669).

D'autre part, le contrat de transport, même quand il s'agit de marchandises, n'est pas un contrat de dépôt; c'est une variété de louage d'industrie dans laquelle l'idée de louage se combine en une certaine mesure avec celle de dépôt (6).

A l'appui de l'argumentation juridique de l'arrêt de la Cour de cassation, des arguments de fait ont été proposés.

On a dit notamment (THALLER, *Traité de Droit commercial*, 3^e édit., pp. 590-591, n^o 1185) qu'il était logique de supposer que le transporteur contracte une

(6) Ambroise COLIN et H. CAPITANT: *Cour élémentaire de droit civil français*, 4^e édit., tome II, p. 280. — Voir également: Rép. pratique V^o commissionnaire de transport par voiture, n^o 120. — Jur. Gén. V^o commissionnaire, n^o 299. — Th. Huc: *Commentaire théorique et pratique du Droit civil*, t. X, pp. 553-554. — BAUDRY-LACANTINIERE et WAHL: *Du contrat de louage*, t. II, pp. 272-273, n^o 1634. — JOSSEERAND: op. cité, p. 309 et suiv.

obligation de sécurité vis-à-vis des marchandises sur lesquelles il a une maîtrise complète, mais qu'il ne saurait en être de même de la personne humaine douée de raison, capable d'agir, d'échapper à la surveillance du voiturier, de commettre des fautes et des imprudences qui causent l'accident.

On peut répondre avec M. SARRUT — conclusions dans l'arrêt de la Cour de cassation du 27 janvier 1913, D. P. 1913-1-249 — qu'il ne s'agit pas de rechercher dans quelle mesure la personne ou la chose a, par sa faute, atténué peut-être même fait disparaître la responsabilité du voiturier. Il s'agit d'une question de preuve, sur qui pèse une présomption de faute? Si l'on doit admettre une règle différente suivant que l'on se trouve en présence d'un être animé ou d'une chose inanimée, pourquoi n'appliquerait-on pas la même règle aux animaux vivants qui peuvent, eux aussi, échapper à la surveillance du transporteur, se blesser, occasionner des accidents comme les personnes et cependant ils sont traités comme les choses inanimées au point de vue de la responsabilité du voiturier et de la preuve. La règle contenue dans les articles 1784 et 103 leur est incontestablement applicable malgré l'éventualité d'une faute qui leur serait imputable. Pourquoi en serait-il autrement de l'éventualité de la faute imputable au voyageur, puisqu'en réalité celui-ci se livre corps et biens, puisqu'il confie sa personne au voiturier pour l'exécution du voyage et qu'il n'a aucune autorité sur le personnel, aucune action sur l'agencement du matériel, sur la marche du convoi,

sa direction, sa vitesse. Et s'il est vrai que le voyageur peut commettre des fautes, on ne peut sérieusement contester que les accidents proviennent dans la plupart, pour ne pas dire la totalité des cas, de la faute des voituriers, ou de circonstances étrangères aux voyageurs.

Ainsi donc, si l'obligation n'est pas exécutée, il faut appliquer le droit commun, c'est-à-dire l'article 1147 du Code civil. C'est exclusivement à ce texte que les arrêts que nous avons cités rattachent la solution de la responsabilité contractuelle. Ils ne font intervenir ni l'article 1784 ni l'article 103 ni même une présomption de faute planant sur le voiturier (7). Car la présomption de faute n'est pas à la base de l'article 1147 puisque l'inexécution de l'obligation peut ne pas provenir d'une faute. Il ne faut pas alléguer une faute présumée mais voir si l'obligation contractuelle est remplie, si la libération est acquise. Le fait que le débiteur doit prouver la cause étrangère qui l'exonère ne doit pas être considéré comme le résultat d'une présomption de faute existant contre lui. Il n'y a là que l'application des règles normales de la preuve. Lorsque le créancier a prouvé l'existence de sa créance, c'est au débiteur qui se prétend libéré à faire la preuve

(7) TROPLONG: De l'échange et du louage, t. III, p. 164, n° 936, admet que l'article 1784 du Code civil établit une présomption de faute contre le voiturier.

de la circonstance qui vaut pour lui libération (8). La présomption de faute aurait pour conséquence d'autoriser le débiteur à prouver qu'il n'est pas responsable et qu'il a donné les soins d'un bon père de famille; or, il n'en est rien, il ne se libère que par la preuve de la cause étrangère. (Voir Req. 18 janvier 1911, D.P. 1912-1-103. — 8 mars, 27 décembre 1911, 9 janvier 1912, D. P. 1913-1-228-229).

Toute controverse quant au principe est éteinte aujourd'hui; la théorie de la responsabilité contractuelle continue à triompher dans la jurisprudence la plus récente de la Cour de cassation (9). Ceci ne veut pas dire qu'elle soit acceptée par tous. Quelques auteurs s'élèvent contre cette conception. — M. RIPERT (*Revue critique de Législation et de Jurisprudence*, 1913, p. 200) déclare qu'elle est une construction abstraite et sans fondement réel. Il ajoute (*Droit Maritime*, t. II, p. 840) qu'il ne saurait l'admettre puisqu'elle ne repose que sur la similitude du transport de marchandises et du transport de personnes et que cette similitude n'est qu'apparente. Car on ne peut pas dire que le voiturier

(8) Note de M. PLANIOL, D. P. 1896-2-458. — Même auteur: *Traité élémentaire de Droit civil*, 5^e édit., t. II, p. 891, n° 241. — LABBE: *Dissertations*, Sir. 1885-4-29; 1886-4-27. — SAINCTELETTE: op. cité, p. 51. — FROMAGEOT: *De la faute comme source de la responsabilité*, pp. 242-245. — JOSSERANT: op. cité, pp. 460-461, n° 564. — CONTRA BAUDRY-LACANTINERIE: op. cité.

(9) Cass. 18 juin 1918, S. 1925-1-249, note de M. ESMEIN. — Cass. civ. 22 janvier 1924, S. 1924-1-161. — 6 juillet 1925, S. 1925-1-278 et la note de M. MESTRE.

reçoit matériellement le voyageur ainsi que cela existe dans le transport de marchandises. D'autre part, nul ne peut savoir à priori si c'est l'activité du voyageur ou celle du voiturier qui est cause de l'accident.

M. JOSSERAND (op. cité) déclare qu'elle va à l'encontre de la volonté, sinon des parties, tout au moins de l'une des parties: le voiturier. Il n'a pu assumer une obligation aussi lourde car il doit compter avec la fantaisie et les caprices de son contractant. En outre, si le voiturier a des obligations envers le voyageur, celui-ci en a également vis-à-vis de lui. Les deux parties sont unies par un double faisceau d'obligations de telle sorte que, lorsque l'accident survient, il devient impossible de rattacher l'inexécution à l'obligation de l'une plutôt que de l'autre.

Citons également la théorie émise par M. LEGRIS (Note dans *Gaz. du Palais* du 18 juin 1917). Aux termes de cette théorie, le voyageur doit d'abord prouver que l'accident a été provoqué par le fait du transport (Contra Cass. civ. 10 mai 1921, *Recueil périodique des Assurances*, 1921, p. 125).

Malgré ces critiques, force est de constater que la théorie de la responsabilité contractuelle règne, tout au moins jusqu'à nouvel ordre, dans les transports terrestres comme dans les transports maritimes.

Fallait-il étendre son application à cette troisième branche de transports, les transports aériens? La question s'est posée pour la première fois devant le Tribunal civil de la Seine qui, nous l'avons vu, a répondu par l'affirmative.

Les Compagnies de navigation l'avaient cependant contesté en disant, que les textes du Code civil et les arrêts de la Cour de cassation, sous l'égide desquels se place la théorie de la responsabilité contractuelle, ne peuvent avoir d'autorité au regard d'un mode de locomotion dont leurs auteurs n'avaient pas la moindre idée; qu'une institution nouvelle appelle des règles nouvelles et que la responsabilité contractuelle compréhensible et tolérable lorsqu'il s'agit de transports dont les dangers sont limités, connus et définis par des statistiques, devient écrasante et absurde quand on prétend l'appliquer à une variété de transports dont les risques, par leur énormité et leur variété, défient l'imagination. D'autre part, ont-elles ajouté, l'hésitation de la Cour de cassation a été trop grande pour que l'on puisse légitimement se décider à admettre l'obligation de sécurité pour un mode nouveau de transport dans lequel une insécurité relative semble être la rançon de la rapidité. Plutôt que d'affirmer l'existence de cette obligation comme conséquence nécessaire de la nature juridique du contrat, on pourrait, en la fondant sur la volonté probable des parties, l'exclure dans certains cas à raison de l'intention commune des contractants.

Cette argumentation fut acceptée par le Tribunal civil de la Seine. Dans son jugement du 28 juillet 1924 (*Gazette du Palais* 16 janvier 1925, *Revue juridique internationale de la Locomotion aérienne* 1927, p. 239), il déclare que si le transporteur assume contractuellement l'obligation de garantir la sécurité du voyageur

lorsqu'il s'agit de transports s'effectuant par des voies et moyens de longue date éprouvés et communément pratiqués où cette obligation répond à l'intention des parties tel qu'il est raisonnable de la présumer, il ne saurait en être de même lorsque la nouveauté, le caractère exceptionnel et les dangers du transport emprunté en l'espèce dénotent chez les parties une volonté différente.

Cette thèse fut également admise par le Tribunal de commerce de la Seine dans un jugement du 30 octobre 1924 qui reproduit presque textuellement les motifs du jugement du 28 juillet 1924. « Attendu, dit le Tribunal, qu'à l'époque à laquelle s'est produit l'accident dont il s'agit, les transports de personnes, aussi bien par la voie des airs que par la voie terrestre ou maritime, n'étaient régis par aucune loi spéciale, que les droits et obligations résultant d'un contrat de transport se trouvent dès lors déterminés par les libres conventions des parties interprétées suivant les règles du droit commun.

« Attendu que si, lorsqu'il s'agit de transports s'effectuant par des voies et moyens de longue date éprouvés, consciencieusement pratiqués, il est admis qu'en l'absence de toute stipulation expresse, comme de toute convention contraire, le transporteur, par le seul fait qu'il s'est chargé du transport, assume contractuellement l'obligation de garantir la sécurité du transporté; que si cette solution est commandée par la commune intention des contractants, telle qu'il est raisonnable de la présumer, il ne peut en être de même quand il

s'agit de transports qui s'effectuent par des voies et moyens encore insuffisamment expérimentés et dans des circonstances qui démontrent que la volonté des parties a été différente. »

Ces deux décisions mises à part, la jurisprudence se montre favorable à l'extension de la responsabilité contractuelle au transport par air (11).

La solution était à prévoir. Ce serait une méthode d'interprétation bien scabreuse que de laisser le juge abandonné aux seules lumières de l'équité devant tous les nouveaux problèmes que fait éclore l'évolution de la science. D'autre part, tout en reconnaissant la

(10) Rapporté dans la *Revue juridique internationale de la Locomotion aérienne*, 1925, p. 62, et la *Gazette du Palais* du 16 janvier 1925. — Dans le même sens note de M. RIPERT sous arrêt Grenoble, 25 mars 1925, D. P. 1925-2-137.

(11) Dans ce sens : Tribunal civil de la Seine, 4^e ch. 27 mars 1924, *Gaz. des Trib.* 1925-2-188, *Recueil Périodique des Assurances*, 1924, p. 165. — Tribunal civil de Vienne 4 décembre 1924, *Gaz. des Trib.* 1925-2-577, *Revue juridique internationale de la Locomotion aérienne*, 1925, p. 54. — Cour de Grenoble 25 mars 1925 précité, *Revue juridique internationale de la Locomotion aérienne*, 1925, p. 292. — Cour de Paris 28 novembre 1925, *Gaz. des Trib.*, 1926-2-270, *Revue juridique internationale de la Locomotion aérienne*, 1926, p. 116. — 10 juin 1926, *Gaz. des Trib.*, 8 juillet 1926, *Revue juridique internationale de la Locomotion aérienne*, 1926, p. 379. — 7 février 1927, *Gaz. des Trib.*, 19 et 20 avril 1927, *Revue juridique internationale de la Locomotion aérienne*, 1927, p. 243. — Voir également jugement du Tribunal civil de la Seine, 4^e ch., 3 décembre 1924, *Revue juridique internationale de la Locomotion aérienne*, 1925, p. 58, qui ne se prononce pas sur la question.

valeur des considérations invoquées par les Compagnies de navigation, il ne faut pas perdre de vue les considérations de logique auxquelles obéit la technique juridique, une solution différente se fut trouvée en désaccord complet avec les règles générales de notre droit (RIPERT : Rapport présenté à la Société d'Etudes Législatives. Voir Bulletin de cette Société, année 1921). Or, il importe beaucoup de ne pas introduire dans l'édifice juridique une construction nouvelle formant avec lui un tout discordant, c'est en assemblant et non en dissociant que l'on permet à des progrès certains de s'accomplir. « Le Droit, comme l'a si justement dit M. SARRUT, D. P. 1913, p. 249, science d'application, exige des règles sûres et générales, des théories concordantes. » Et les mêmes raisons qui ont conduit à étendre, du transport de marchandises au transport de personnes, la règle de la responsabilité contractuelle, poussent actuellement à traiter avec la même sévérité que le transporteur terrestre ou le transporteur maritime le transporteur aérien. Le contrat de transport de personnes engendre les mêmes obligations quel que soit son mode ancien ou nouveau et les dangers plus ou moins grands, réels ou discutables que ce mode peut présenter. D'ailleurs faire une distinction à cet égard serait non seulement arbitraire, en présumant une volonté des parties contractantes demeurée cependant purement hypothétique, mais encore illégal de la part du juge qui empiéterait sur le pouvoir législatif. L'article 1147 est conçu en termes généraux et ne fait aucune distinction sui-

vant le perfectionnement, les imperfections ou la transformation des moyens de transport. Et on serait même tenté de dire qu'il doit d'autant plus recevoir application que le transport par avion est celui où le voyageur a le plus besoin d'être protégé, celui où il se livre et se fie le plus entièrement au transporteur, où sa condition se rapproche le plus du colis dont le voiturier garantit l'heureuse arrivée. S'il est vrai que l'idée, qui justifie l'article 1147, est que doit être responsable et chargé des cas fortuits celui qui avait la maîtrise des personnes et des choses impliquées dans l'inexécution de l'obligation et la production du dommage, on doit l'admettre d'autant plus dans le transport aérien que dans celui-ci plus que dans tout autre transport, le transporteur apparaît comme étant le seul, ou tout au moins le mieux en situation d'empêcher le dommage.

Il ne paraît enfin guère possible de soutenir sérieusement qu'en mettant à la charge du transporteur par air l'obligation de sécurité, on lui fait supporter une responsabilité qu'il n'a nullement accepté d'assumer. A ce compte, c'est dans toutes ses applications que l'article 1147 serait critiquable. Il est bien rare en effet que le débiteur accepte, de son plein gré, la charge des dommages. En réalité, une bonne part des responsabilités que la loi fait découler des contrats est imposée et non acceptée. (Voir M. ESMEIN, note au Sirey 1925-1-250).

On ne peut guère nier que cette solution ne soit pas lourde, tout au moins, en l'état actuel de la locomotion

aérienne, car le transport par air est, quoique puissent en penser ses admirateurs, à une période primitive. C'est un mode de transport qui demande encore, à l'heure actuelle de gros perfectionnements. Mais, il ne faut pas s'en exagérer la rigueur puisque, conformément au droit commun (art. 1147) le transporteur par air sera libéré s'il justifie que l'inexécution du contrat provient d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée⁽¹²⁾. Et dans l'application de cette cause étrangère, certains juges se montrent en matière d'aviation d'une particulière et même excessive indulgence. C'est ainsi qu'un jugement du Tribunal civil de la Seine en date du 3 décembre 1924 (rapporté dans la *Revue juridique internationale de la Locomotion aérienne* 1925, p. 58) a déclaré « que la preuve du cas fortuit doit être considérée comme acquise par le seul fait qu'on n'a pu faire la preuve d'aucun vice de construction et qu'il est par suite impossible de déterminer la cause de l'accident »⁽¹³⁾.

(12) Trib. civil de la Seine 18 décembre 1922. — Cour d'appel de Paris 28 novembre 1925. — Cour d'appel de Grenoble 25 mars 1925. — Cour d'appel de Paris, 7 février 1927, déjà cités.

(13) Le Professeur MARCHIS, commis par le juge d'instruction en vue de rechercher les causes de l'accident et de déterminer à qui pouvait incomber la responsabilité, concluait qu'il n'était pas possible de préciser les causes de l'accident. « Le pilote, indique-t-il dans son rapport, est parti de Croydon en bonne santé, l'appareil était en bon état de navigabilité et convenablement chargé, le voyage devait s'effectuer sans accident. Toutefois, le pilote semble, au-dessus de Folkestone, non seulement

Dans une autre affaire FAUCHER contre LEVÉE, dans laquelle la responsabilité délictuelle basée sur l'article 1384, 1^{er} alinéa, était seule encourue en raison de l'absence de contrat, la 5^e chambre du Tribunal civil de la Seine (jugement du 5 janvier 1925, *Revue juridique internationale de la Locomotion aérienne* 1925, p. 210) a déclaré qu'il y avait lieu de considérer comme dû à une cause étrangère, un accident dans lequel il est prouvé que le pilote n'a commis aucune faute et que l'appareil ne présentait aucun vice.

A notre avis, ces deux jugements sont critiquables. Ils semblent admettre que la preuve de l'absence de faute équivaut à la preuve du cas fortuit. Or dans les deux cas, qu'il s'agisse de la responsabilité contractuelle ou de la responsabilité dérivant de l'article 1384, 1^{er} alinéa, il est généralement admis qu'il ne suffit pas de prouver que l'on n'a commis aucune faute, il faut prouver que le dommage provient d'une cause étrangère. Il faut faire cette preuve d'une façon positive. Il ne suffirait pas qu'il fut établi qu'il a été impossible de prouver d'une façon certaine la cause de l'accident. Dans ce cas, en effet, la présomption ne serait pas renversée et continuerait à jouer. C'est ce

avoir perdu le contrôle de son appareil, mais encore avoir provoqué pour une raison que j'ignore, une manœuvre catastrophique. » — Nous pensons que c'est arbitrairement que le Tribunal a déclaré qu'il était établi par ce rapport que l'inexécution du contrat de transport provenait d'une cause ne pouvant être imputée à la Compagnie de Navigation.

que dit notamment M. RIPERT dans une note au *Dalloz*, 1922-1-228, sous les arrêts de la Cour de cassation des 21 janvier 1919, 28 juin 1920 et 15 mars 1921. « La Cour de cassation, dit-il, aggrave singulièrement la portée de la présomption de faute qui pèse sur le gardien de la chose, en l'obligeant à établir l'intervention de la cause étrangère à laquelle le dommage est dû et en le rendant responsable des dommages résultant d'une cause restée inconnue. »

Cette jurisprudence n'a heureusement pas été suivie. Elle aurait abouti en fait à sanctionner l'irresponsabilité du transporteur par air. Dans la plupart, pour ne pas dire la totalité des cas, il est impossible de connaître la cause exacte et précise de la chute de l'appareil, ce dernier, généralement détruit ne permet pas de recueillir des indices utiles pour la découverte de la défectuosité qui a provoqué la catastrophe. D'un autre côté, dans la plupart des cas, la mort du pilote et des passagers ne permet même pas de recueillir les renseignements qui auraient rendu plausible telle ou telle hypothèse.

Puisqu'il convient d'appliquer à la locomotion aérienne les mêmes règles qu'aux transports terrestres, il ne sera possible d'accepter le cas fortuit ou de force majeure que dans les hypothèses où le débiteur est exonéré dans ces transports. Partant de ce principe, nous ne saurions adopter les conclusions de l'arrêt rendu par la Cour de Grenoble dans une affaire où le transporteur se prévalait du risque de l'air comme « d'un cas fortuit de force ma-

jeure.» Dans les transports terrestres, la jurisprudence considère comme cas fortuit ou de force majeure les circonstances atmosphériques et physiques qui rendent le transport impossible ou sont cause d'accidents (V. not. civ. 5 mai 1869, D. P. 1869-1-252.— 18 février 1868, D.P. 1868-1-77.— 11 juillet 1892, D.P. 1892-1-249). Ces mêmes événements sont couramment désignés en matière d'aviation sous le nom de « risques de l'air ». Or, la Cour de Grenoble déclare qu'on ne saurait assimiler le risque de l'air, élément utilisé par l'aviation, à la cause étrangère qu'on ne peut ni prévoir ni empêcher. Comme le dit si justement M. RIPERT dans une note sous l'arrêt « une telle formule tendrait à la suppression de la force majeure comme élément libératoire de la responsabilité du transporteur par air. Sans doute, il a été dit qu'en matière d'aviation, la force majeure n'existait pas, mais cette affirmation semble pêcher à la fois par un excès de confiance dans la sécurité que peut donner la science et par un excès de sévérité pour les fautes possibles du pilote. Dans ces transports comme dans les autres et pour l'heure présente plus que dans tous les autres, l'homme est à la merci d'un événement naturel qui le domine par sa force et le déçoit par sa soudaineté. Sa prévision et son action sont également en défaut, ce qui est le double élément qui caractérise le cas de force majeure. On n'enlève pas ce caractère aux risques de l'air en déclarant qu'ils se produisent dans l'élément utilisé par l'aéronef. Si la force majeure devait à ce point être étrangère au milieu, jamais

elle ne réussirait à empêcher l'action de l'homme! C'est par sa cause et non par ses effets qu'elle doit être étrangère à l'activité de l'homme. » (Voir dans le sens de l'arrêt de Grenoble: Tribunal civil de Vienne, 4 décembre 1924, Cour de Paris, 28 novembre 1925, déjà cités).

Nous estimons qu'un orage surprenant brusquement le pilote en cours de route, alors qu'il est éloigné de tout terrain d'atterrissage, doit être considéré comme constituant une cause étrangère exonérant le transporteur. (Voir jugement du Tribunal de commerce de la Seine du 30 octobre 1924 par argument à contrario). Du reste dans le Droit maritime, on n'a jamais eu la prétention d'exclure des cas de force majeure le naufrage survenu à la suite d'une tempête et cependant la mer est bien l'élément utilisé par le navire.

Nous n'insisterons pas davantage sur cette question. Nous nous proposons de la reprendre et de la développer plus longuement dans notre deuxième partie, lorsque nous traiterons des causes d'exonération légales du transporteur par air sous le régime de la Loi du 31 mai 1924.

CHAPITRE II

Responsabilité conventionnelle du Transporteur

La règle posée par la loi est assez lourde pour le transporteur. Aussi, prévoyant que dans l'exécution du contrat il peut se rendre coupable de certaines fautes ou de certaines négligences dont il serait responsable, convient-il parfois avec le voyageur qu'il n'aura pas à en supporter les conséquences. En Droit maritime, ces clauses figurent pratiquement dans tous les connaissements, elles ont été également d'un usage courant dans les transports terrestres. A leur suite, les Compagnies de navigation aérienne, craignant d'être accablées par les risques, ont réclamé le droit de stipuler dans leur contrat de transport qu'elles n'assument aucune responsabilité. Cette convention est-elle valable? Plus généralement peut-on, par une clause expresse, s'exonérer par avance de la responsabilité des fautes et des négligences que l'on pourra commettre dans l'exécution d'un contrat? En règle générale, la jurisprudence, bien que peu favorable

à ce genre de stipulation, valide la clause d'irresponsabilité, sauf lorsqu'il s'agit de faute lourde ou de dol. (A. COLIN et H. CAPITANT, op. cité, p. 13).

Il est universellement admis que le mandataire peut stipuler qu'il ne répondra pas des fautes qu'il viendrait à commettre dans l'exercice de son mandat. (A. COLIN et H. CAPITANT, op. cité, p. 711). Il en est de même pour le dépositaire dans le contrat de dépôt. Par contre, dans la vente, si le vendeur peut se soustraire à la garantie en raison de l'éviction, c'est à la condition que l'éviction ne vienne pas de lui. Il n'y a donc pas d'exonération possible pour faute personnelle.

A) Transports terrestres

En ce qui concerne les transports terrestres, les textes ne sont pas clairs. L'article 98 du Code de commerce autorise bien le commissionnaire de transport à s'exonérer de la responsabilité des fautes commises par le voiturier, mais ce texte ne paraît pas applicable au transporteur proprement dit.

La jurisprudence a hésité sur cette question et a passé, en définitive, par trois phases successives.

Première phase : Nullité de la clause.

Elle a d'abord considéré comme nulle et non écrite la clause de non-responsabilité inscrite dans les actes relatifs au transport par terre et par chemin de fer. Le Droit romain (Dig. spec. Loi 23 de diversis regulis juris Dig. L. 17) admettait bien que toutes conven-

tions dérogeant à des règles générales sur la responsabilité des fautes étaient valables, pourvu que chacun demeurât responsable de son dol et de sa faute lourde, mais il n'était pas établi que la loi moderne ait sanctionné avec cette largeur la liberté des conventions (1).

Cette thèse fut combattue par quelques auteurs qui déclaraient que la clause n'offensait pas l'intérêt général et soutenaient qu'elle ne devait être écartée que dans le cas de dol ou de faute lourde, c'est-à-dire dans les cas où le droit romain l'écartait également (2).

Deuxième phase : *Renversement de la preuve.*

Entre temps, la jurisprudence avait adopté une thèse intermédiaire. Le point de départ de cette théorie fut un arrêt de la Cour d'appel de Bordeaux du 5 mars 1860, D. P. 1860-2-176, qui vint déclarer que si la stipulation ne pouvait pas avoir pour effet d'exonérer le transporteur de la présomption de faute de l'article

(1) Voir: Cass. rej. 26 janvier 1859, D. P. 1859-1-66. — Req. 26 mars 1860, D. P. 1860-1-269. — Civ. rej. 24 avril 1865, D. P. 1865-1-216. — Req. 29 mai 1866, D. P. 1867-1-388. — Civ. Cass. 21 mars 1874, D. P. 1874-1-303. — Nancy 1^{re} ch. 5 janvier 1890, aff. Chemins de fer de l'Etat contre Morillon et Martin. — Voir également dans le même sens: PARDESSUS: Cours de Droit commercial, 5^e édit., t. II, n^o 542. — SOURDAT: op. cité, t. 2, n^o 995. — AUBRY et RAU: Cours de Droit civil français, 4^e édit., t. IV., parag. 373, p. 521, note 10.

(2) Voir note de M. SARRUT, D. P. 1890-1-209. — FROMAGEOT: op. cité, p. 206. — LYON CAEN et REAULT. t. IV n^o 626. — BOUTAUD: Des clauses de non-responsabilité et l'assurance de la responsabilité des fautes, 1896.

1784 du Code civil et de l'article 103 du Code de commerce, elle avait au moins celui de mettre la preuve de la faute à la charge du créancier.

Cette thèse fut reprise et développée par la Cour de Rennes, arrêt du 28 mai 1873 et consacrée par la Cour de Cassation, arrêt de la chambre civile du 14 juillet 1874, D. P. 1876-5-84, qui rejeta le pourvoi formé contre l'arrêt de la Cour de Rennes.

Depuis ce temps, la jurisprudence a invariablement maintenu ce point de vue (Voir Cass. civ. 25 octobre 1887, D. P. 1888-1-72. — FERAUD-GIRAUD, op. cité, 2^e édit., t. II, n^o 797. — LAURENT: Principes de Droit civil français, t. 25, n^{os} 531, 532, 549. — GUILLOUARD, op. cité, t. II, n^o 761, pp. 289-291).

La clause fut détournée de sa signification apparente et reçut une portée restreinte, celle d'intervertir le rôle de la preuve. D'après le Droit commun, la preuve incombe au voiturier; avec la clause, la preuve du fait précis constituant la faute incombe au débiteur. (Voir Cass. 14 avril 1899, D. P. 1899-1-487).

Cette jurisprudence fut combattue notamment par M. SARRUT (note précitée), qui déclare qu'elle manque d'autorité doctrinale et méconnaît un principe de droit certain qui veut qu'en aucune matière le juge ne peut modifier, sous prétexte d'interprétation, une disposition claire, précise, ne prêtant pas à équivoque. (Voir Cass. civ. 26 et 24 décembre 1888, D. P. 1889-1-168 et 415. — A COLIN et H. CAPITANT, op. cité, p. 311 et les références citées. — LYON CAEN et RENAULT, op. cité, n^o 626, p. 544). Elle peut cependant se justifier par la

théorie dite du cumul de la responsabilité. D'après cette théorie, dans le contrat, la responsabilité contractuelle ne vient que se superposer à la responsabilité délictuelle. Tout débiteur a envers son créancier une obligation qu'il n'a pas envers un tiers quelconque. Sa ligne de conduite est tracée par le contrat. Il engage sa responsabilité, non seulement lorsqu'il l'enfreint, mais également dans tous les cas où il engagerait sa responsabilité avec des tiers. Le contrat ajoute aux devoirs du débiteur, mais ne supprime rien et ne peut rien supprimer puisqu'on ne peut pas, par convention, s'affranchir des conséquences de ses fautes. Normalement la responsabilité contractuelle cache la responsabilité délictuelle, il faut également admettre qu'elle peut l'écarter. On verra alors apparaître la responsabilité délictuelle. Le transporteur qui n'a plus d'obligation particulière vis-à-vis du créancier doit néanmoins observer vis-à-vis de lui la conduite qu'il doit observer vis-à-vis de tous et engage sa responsabilité s'il s'en écarte. La clause ne peut avoir aucun effet sur cette responsabilité délictuelle, puisque la règle posée par l'article 1382 est d'ordre public en tant qu'elle sert à assurer l'harmonie des relations sociales (Voir RIPERT: *Droit maritime*, t. II, n° 1689, p. 560).

Troisième phase : *Loi du 17 mars 1905*.

Cette jurisprudence fut cependant l'objet de violentes critiques. (Voir: PERROUD, note au Sirey 1911-2-

233. BONNET. *Revue critique de législation et de jurisprudence*, 1912, p. 418). La clause, d'après certains auteurs, notamment M. CHAUVEAU, note aux *Pandectes* 1890-2-120, est radicalement nulle par suite de l'intérêt supérieur qui s'attache à la sécurité des voyageurs. Notre santé, notre vie, l'intégrité de notre personne physique sont au-dessus du domaine des conventions et il serait contraire à l'ordre public que nous puissions accorder à autrui le droit de nous blesser, de nous tuer impunément (3). Aux arguments juridiques, on ajoutait des arguments de fait. On invoquait notamment l'impossibilité dans laquelle se trouvait le débiteur, obligé de s'en rapporter à la version du transporteur, de prouver la faute de ce dernier. Les protestations véhémentes des négociants ne tardèrent pas à créer un courant d'opinions défavorable à cette jurisprudence. Ces protestations finirent par avoir un écho au Parlement. M. le Député RABIER et plusieurs de ses collègues déposèrent le 11 juillet 1895, sur le bureau de la Chambre des Députés, une proposition de loi contenant un article unique. « L'article 103 du Code de commerce

(3) Voir dans ce sens: PLANIOL: *Revue critique de législation et de jurisprudence* 1888, p. 286. — JOSSERAND: *Les Transports*, p. 814. — SAINCTELETTE: op. cité, p. 104. — En sens contraire: BOUTAUD: op. cité, p. 33 et suiv. D'après cet auteur il n'est pas plus contraire à l'ordre public de stipuler l'irresponsabilité dans le transport de personnes que dans le transport de marchandises, puisque dans les deux cas la question se résout par le versement d'une indemnité, c'est-à-dire par le versement d'une somme d'argent.

est complété par un troisième paragraphe ainsi conçu :
« *Toute clause contraire insérée dans toute lettre de voiture, tarif ou autre pièce quelconque, est nulle.* »

Ce n'est qu'après des travaux préparatoires très longs (ils ont duré dix ans) et après avoir failli succomber devant le Sénat, que la loi RABIER fut finalement adoptée.

B) Transports maritimes

Dans le Droit maritime, la jurisprudence a suivi une évolution presque semblable. Proscrites au début pour des motifs tirés de l'ordre public⁽⁴⁾, les clauses de non-responsabilité ont été admises plus tard mais avec un effet restreint. Comme dans les transports terrestres, elles avaient pour résultat de renverser le rôle de la preuve⁽⁵⁾. Aujourd'hui enfin, la clause est

(4) Voir: arrêt Cour d'Alger 16 décembre 1846, D. P. 1847-2-1. — Aix arrêt du 30 janvier 1861, D. P. 1864-1-166. — Trib. de com. de Marseille 8 juin 1874, D. P. 1877-1-449. — Trib. de com. d'Alger 12 juillet 1876, D. P. 1876-1-439. — Bordeaux arrêt du 30 juillet 1888, *Rev. Int. de Droit maritime*, t. IV, p. 259. — 5 février 1889, Ibid t. V, p. 192. — 6 février 1889, Ibid. t. IV, p. 645. — 12 mars 1890, Ibid. t. VI, p. 28. — 19 mai 1890, Ibid, t. VI, p. 252. — DESJARDINS: *Traité de Droit commercial maritime*, t. II, n° 276. — DE VALROGER: *Commentaire du livre II du Code de commerce*, t. I, n° 246.

(5) DESJARDINS: op. cité, t. IV, n° 931. — DE VALROGER: op. cité, t. IV, n° 932. — BOISTEL: *Traité élémentaire du Droit commercial*, n° 1149 et 1184. — LEVILLAIN: note au Dalloz, 1888-1-113. — Cass. 21 juillet 1885, 1^{er} mars 1887, S. 1887-1-121. — Cass. 9 novembre 1898, *Rev. Int. Droit maritime*, t. XIV, p. 321.

reconnue avec un plein effet par la jurisprudence et la majorité des auteurs, mais seulement en ce qui concerne l'exonération des fautes du capitaine et des membres de l'équipage (6). Cette clause s'applique même aux fautes lourdes (Cass. civ. 20 juillet 1891, D. P. 1892-1-94).

Par contre, lorsqu'il s'agit d'une clause exonérant l'armateur de ses fautes personnelles, la jurisprudence lui fait produire un effet restreint, elle renverse le fardeau de la preuve (7).

On a voulu, à une certaine époque, étendre aux transports maritimes la règle de la prohibition de la loi du 17 mars 1905, mais cette extension a été écartée « attendu, dit la Cour de cassation, arrêt du 6 no-

(6) Voir Bordeaux 2 janvier 1901, D. P. 1903-1-17. — 28 octobre 1901, D. P. 1902-1-126. — 6 janvier 1902, D. P. 1903-1-22. — 3 février 1904, D. P. 1905-1-315. — Cass. req. 9 mai 1905, D. P. 1905-5-25. — Civ. 23 décembre 1902, *Rev. Int. Droit Maritime*, t. XXIII, p. 476. — Paris 4 mars 1909, *Ibid.* t. XXV, p. 319. — Cass. civ. 5 décembre 1910, S. 1911-1-132. — 5 décembre 1910, S. 1911-1-29 et la note de LYON CAEN. — 6 mars 1912, S. 1913-1-355. — LYON CAEN et RENAULT: op. cité, t. V, n° 744. — RIPERT: *Droit Maritime*, 2° édit., t. II, n° 1736 et 1747. — BONNECASE: *Droit maritime*, n° 491 et suiv. — DANJON: *Droit maritime*, t. II, n° 723. — LABBE: note au Sirey 1876-1-337. — SARRUT: note au Dalloz 1890-1-289.

(7) Voir : Aix 16 mars 1875, S. 1877-1-186. — Rouen 15 mars 1886, D. P. 1887-1-425. — Bordeaux 30 juillet 1888 et 11 juillet 1892, D. P. 1894-1-501. — Cass. req. 9 novembre 1898, D. P. 1899-1-423. — Rouen 27 novembre 1901, *Rev. Int. Droit maritime*, t. XVII, p. 303. — Montpellier 6 décembre 1889, D. P. 1890-2-276. — Aix 20 mars 1901, *Rev. Int. Droit maritime*, t. XVI, p. 772. — Cass. civ. 9 novembre 1898, déjà cité page 45 note (5).

vembre 1922, *Gaz. des Tribunaux*, 23 et 24 mars 1923, que cet article (article 103) inscrit au livre 1^{er} du Code de commerce dans la section IV du titre VI, ne concerne que les transports terrestres et fluviaux, qu'il n'est pas applicable aux transports maritimes exclusivement régis par le livre II du même Code, qu'aucune des dispositions y contenues, ni aucune loi postérieure n'interdit au propriétaire d'un navire de déterminer à l'avance l'étendue de sa responsabilité en cas de perte ou de détérioration de la marchandise transportée; que cette convention n'est pas davantage contraire à la morale, ou à l'ordre public; qu'elle doit tenir lieu de loi à ceux qui l'ont faite. »

D'autre part, l'opinion de M. TILLAYE qui fut rapporteur de la loi au Sénat, ne permet pas la moindre discussion. « Nous aurions souhaité, écrit-il, et plusieurs Chambres de commerce ont émis le vœu que notre proposition de loi s'applique également aux transports maritimes. Ces mêmes raisons de décider existent ici avec autant de force. » (Voir dans le même sens : conclusions de M. le premier avocat général RAYNAL dans un arrêt de la Cour de cassation du 20 janvier 1869, D. P. 1869-1-96).

Telles étaient les règles suivies dans les transports par terre et par mer lorsque les Compagnies de navigation aérienne eurent l'occasion de soumettre à l'appréciation des tribunaux la question de la validité de la clause d'exonération de responsabilité qu'elles inséraient dans le billet de passage. Ces clauses étaient rédigées comme suit: « La Compagnie et ses agents

déclinent toute responsabilité relative aux accidents, pertes, retards et dommages quelconques qui pourraient advenir aux passagers ou à leurs bagages au cours des voyages aériens à bord de ses avions, et provenant, d'orage, brume, atterrissage forcé, changement de parcours ou d'avions, grève, jet, feu et généralement de tous événements de l'air, soit à l'envol, soit en l'air, soit à l'atterrissage. Elle ne répond pas des fautes et négligences quelconques de ses pilotes ou autres personnes embarquées à bord de ses avions à quelque titre que ce soit.» Un avis, imprimé sur le billet, indiquait que le transport s'effectuait dans les conditions indiquées dans la clause.

La Compagnie Générale d'Entreprises Aéronautiques LATÉCOÈRE insérait une clause plus générale encore. « La Compagnie Générale d'Entreprises Aéronautiques décline toute responsabilité pour retards, pertes, dommages ou accidents quelconques pouvant advenir au départ, en vol ou à l'atterrissage, au passager ou à ses bagages quelle qu'en soit la cause, qu'ils résultent d'un cas de force majeure, d'un vice de l'appareil transporteur, d'une faute ou d'une négligence quelconque du pilote ou de toutes autres personnes embarquées à quelque titre que ce soit à bord de l'appareil transporteur ou participant à sa manœuvre, de tout autre fait non compris dans l'énumération ci-dessus. »

La jurisprudence adopta des solutions diverses qui peuvent se ramener à trois opinions bien distinctes. Une première opinion opte pour la validité de la clause,

une seconde opinion se prononce pour sa nullité, tandis que dans une troisième théorie on fait produire à ladite clause un effet restreint, celui de renverser le rôle de la preuve.

A) Validité de la clause

Les uns justifient cette théorie en invoquant le principe de l'autonomie de la volonté (article 1134 du Code civil). La clause ne peut être annulée que si elle est contraire à l'ordre public. Or, il ne semble pas que cette clause offense la morale et l'ordre public, car les considérations de morale et d'ordre public sont rationnellement limitées aux faits intentionnels qui confinent au délit et au dol, la faute lourde étant assimilable au dol. « Qu'importe à la morale et à l'ordre public qu'une clause spéciale du contrat me dispense de la vigilance ordinaire et m'autorise à commettre, sans avoir à en réparer les conséquences dommageables, les fautes courantes qui n'impliquent aucune fraude de ma part » (SARRUT, Dissert. Dalloz 1890-1-209). D'autre part, la clause d'irresponsabilité ne saurait être frappée de nullité par application de la loi du 17 mars 1905, car cette loi ne vise que le transport de choses et ne saurait être étendue au transport de personnes. L'hypothèse de la validité des clauses d'exonération dans le transport de personnes doit donc être examinée exactement comme si cette loi n'existait pas. Ne pourront donc être annulées que les clauses qui auraient pour effet de décharger le transporteur de son dol ou de sa faute lourde.

Ce point de vue est difficilement soutenable. Il est en effet en contradiction formelle avec la jurisprudence qui devient applicable si la loi RABIER doit être écartée. Or, ainsi que nous l'avons vu, elle frappe de nullité toute clause ayant pour effet de décharger le transporteur de la responsabilité de ses délits et quasi-délits, donc toute clause exonérant le transporteur de sa faute même légère. Cette thèse fut cependant adoptée par le Tribunal de commerce de la Seine, 30 octobre 1924 (*Revue juridique internationale de la Locomotion aérienne* 1925, p. 66), ainsi que par un jugement du Tribunal de la Seine, 28 juillet 1924 (*Ibid.* 1927, p. 239).

D'autres auteurs, tout en reconnaissant la validité des clauses d'irresponsabilité, raisonnent différemment. Pour eux, la disposition de la loi RABIER constitue dans notre législation une disposition exceptionnelle, restreinte aux transports terrestres et fluviaux. Elle ne pèse pas sur la navigation maritime et ne saurait donc être opposée davantage aux compagnies de navigation aérienne. Cela est d'autant plus naturel que l'aéronef se rapproche beaucoup plus du navire que de tout autre moyen de locomotion, notamment du wagon. « Comme le navire, l'aéronef a une individualité et une nationalité propres, il emporte avec lui une petite colonie de pilotes et de passagers, il constitue le territoire d'une minuscule société. Celui qui la dirige doit avoir des droits et des devoirs spéciaux; il n'est pas seulement un préposé mais aussi un chef. L'aéronef, son équipage, ses passagers et ses marchandises

courent en commun une aventure qui peut être périlleuse pour eux et pour les autres. Tout cela, ce sont les données mêmes qui ont créé les lois maritimes.» (Voir RIPERT, Rapport présenté à la Société d'Etudes Législatives, *Annales de la Société des Etudes Législatives*, année 1921).

Dans ces conditions, déclarent les partisans de cette théorie, il paraît justifié de permettre aux Compagnies de navigation aérienne d'user de la faculté concédée aux Compagnies de navigation maritime d'insérer dans les contrats de transport une clause les exonérant de leur responsabilité. Une telle clause n'a été pros-
crite dans les transports terrestres qu'après 50 ans d'exploitation des chemins de fer et à une époque où ce mode de locomotion avait atteint un degré avancé. Or la locomotion aérienne est une exploitation nouvelle qui ne peut se développer que sous le régime de la liberté. Le transport par air n'est pas encore, malgré des progrès considérables, susceptible de s'effectuer avec une sécurité absolue, et faire assumer par le transporteur la responsabilité complète des risques de transport serait l'écraser sous le fardeau de la responsabilité. Enfin, les transports par air sont coûteux et ne sont accessibles qu'à une catégorie limitée de personnes, augmenter les risques serait augmenter le coût du transport, donc restreindre encore la clientèle des Compagnies et entraver par là même le bel essor de l'aviation. Il faut, en conséquence, reconnaître aux clauses d'irresponsabilité dans les transports par air la même valeur que dans les transports par mer. Les

clauses ayant pour effet de décharger le transporteur des fautes de ses préposés s'appliqueront donc même en cas de fautes lourdes. Par contre, celles concernant les fautes personnelles du transporteur ne produiront qu'un effet restreint, celui de renverser le rôle de la preuve.

Cette opinion a trouvé d'ardents défenseurs, notamment dans la personne des rapporteurs de la loi du 31 mai 1924. Les rapports de M. VALLIER et de M. FLANDIN sont nettement en faveur de la validité des clauses d'irresponsabilité. (Voir également: RIPERT, *Revue juridique internationale de la Locomotion aérienne*, 1923 p. 353. — FRICOTELLE: *Aviateurs et particuliers*, Thèse Paris 1923, p. 44. — BATIGNE: *De la responsabilité des Compagnies de navigation aérienne dans les accidents*, p. 58 et suiv.). Elle n'est cependant pas à l'abri de toutes critiques, car s'il est exact que les clauses d'irresponsabilité sont autorisées dans le Droit maritime, même lorsqu'il s'agit de clauses ayant trait aux dommages causés aux personnes, c'est par suite d'une tradition qui n'a plus la même valeur qu'autrefois. Et il peut paraître pour le moins extraordinaire que l'on tente de faire admettre, dans une matière toute nouvelle, des clauses que l'on déplore de voir exister dans le Droit maritime, témoin les divers projets de loi tendant à modifier la valeur des clauses d'irresponsabilité: projet Félix FAURE et SIEGFREID, 10 avril 1886, projet de MM. LEBON et TRARIEUX, 22 octobre 1895, proposition de M. Maurice COLIN, 10 novembre 1910, enfin projet CLEMENTEL du 27 juillet 1917. Le Tribunal civil

de la Seine, dans un jugement du 27 mars 1924, s'est d'ailleurs prononcé formellement contre l'extension au transport par air des règles du transport par mer. « Attendu, dit le jugement, que dans le but de faire prévaloir la validité de sa clause d'exonération, la Compagnie Franco-Roumaine assimile le transport aérien au transport maritime et entend voir l'entrepreneur de transport aérien bénéficier de la même exonération de responsabilité pour les fautes du pilote que l'armateur pour les fautes du capitaine de son navire; attendu que cette assimilation ne saurait être admise, les deux situations accusant de notables différences parmi lesquelles deux peuvent être relevées ici; qu'en vertu de l'article 222 du Code de commerce, le capitaine prend en charge les voyageurs et les marchandises au moyen du connaissance qui l'engage directement, alors qu'aucun contrat ne lie le pilote de l'avion à son passager; que les transports maritimes peuvent se prolonger un long espace de temps pendant lequel le capitaine échappe à l'autorité et à la direction de son armateur, tandis que les transports aériens ne durent généralement que quelques heures et que le commettant ne cesse pas d'exercer sa surveillance sur son préposé. — Attendu il est vrai qu'un projet de loi est actuellement soumis au Parlement, dont certaines dispositions valident les clauses d'exonération visant les risques de l'air et les fautes des pilotes, mais que le fait même du dépôt de ce projet de loi suffit à démontrer la nécessité de l'intervention législative pour rendre valables ces clauses d'exonération. » (Jugement rapporté dans le *Recueil périodique des Assurances*, 1924, p. 168).

B) Nullité de la Clause

Dans une deuxième opinion, qui assimile le transport par air aux transports terrestres, on soutient que les clauses de non-responsabilité, ayant pour objet les accidents causés aux personnes dont la validité était déjà contestable avant la loi du 17 mars 1905, sont, à l'heure actuelle, certainement nulles. En effet, les règles protectrices de la vie des personnes, étant d'ordre public, ne peuvent être modifiées par une convention contraire. Depuis la loi précitée du 17 mars 1905, leur validité ne saurait en tous cas être sérieusement soutenue, puisque la disposition ajoutée à l'article 103 du Code de commerce prononce expressément leur nullité. Sans doute, déclarent les partisans de cette théorie, le texte de cet article ne vise formellement que le transport de marchandises, le seul dont traite le Code de commerce, mais par identité de motifs et par le fait même de l'assimilation par la jurisprudence du transport de personnes au transport de choses, la même solution doit être admise dans le transport de personnes. Voir dans ce sens LYON CAEN et RENAULT, op. cité, t, III, p. 715). La jurisprudence manquerait en effet son but si les personnes n'étaient pas soumises au même régime légal que les marchandises, et si le voiturier, à leur égard, pouvait être autorisé, ce qui lui est interdit pour les marchandises, à s'affranchir de toute responsabilité. (Voir arrêt de la Cour d'appel de Paris, 10 juin 1926. *Gaz. des Tribunaux*, 7 et 8 juillet 1926).

Pour prononcer la nullité de la clause d'exonération,

on a également dit qu'elle était, non seulement contraire à la disposition de la loi du 17 mars 1905, mais encore contraire à l'ordre public: nul ne pouvant s'exonérer, à l'avance, des conséquences de ses délits et de ses quasi-délits. (Voir Tribunal civil de la Seine, 4^e ch., 27 mars 1924. *Recueil périodique des Assurances*, 1924, p. 165).

Il semble bien que ces deux motifs ne peuvent être invoqués cumulativement car ils ont des conséquences juridiques différentes et inconciliables. En effet, il ne faut pas perdre de vue que la jurisprudence, depuis les arrêts de la Cour de cassation du 4 février 1874, S. 1874-1-173 et 9 mars 1886, D. P. 1886-1-209, tout en maintenant le principe qu'il est interdit de s'affranchir de la responsabilité de ses fautes, lui apporte un tempérament en décidant que les conventions ayant cet objet doivent produire néanmoins un effet, celui de mettre à la charge du demandeur la preuve de la faute alléguée. Cette règle est applicable, non seulement aux contrats de transport, mais également aux contrats de toute nature. (8). C'est cette doctrine qui a été suivie à l'égard du voiturier jusqu'à la loi de 1905; c'est donc cette règle générale qui deviendrait applicable si le dernier paragraphe de l'article 103 ne l'était pas.

La question de savoir si cette disposition régit les

(8) Cour de Cassation 19 mars 1894, S. 1894-1-363. — 29 janvier 1896, S. 1896-1-240. — Cour de Montpellier 5 décembre 1892, D. P. 1894-2-143. — Cour de Paris 12 mai 1920, *Rec. Gaz. des Trib.* 1921-2-246. — Cour de Cassation 9 novembre 1915, D. 1921-1-13.

transports par avions ne laisse pas de présenter des difficultés. En effet, en tant qu'il détermine les obligations naissant pour le voiturier du contrat de transport, l'article 103 peut être considéré comme étant l'application à un cas d'espèce d'une règle générale régissant tous les contrats (l'article 1147), mais il ne s'ensuit pas qu'il en soit de même de sa disposition finale. D'après la majorité des auteurs, cette règle serait exorbitante du Droit commun et ne pourrait recevoir qu'une application restrictive. C'est ainsi que son extension au transport des voyageurs a été refusée (9).

C) Effet restreint de la Clause.

Renversement du rôle de la preuve.

Enfin, dans une troisième opinion à laquelle nous rallions, on soutient également que la prohibition de la loi du 17 mars 1905 ne doit pas s'appliquer au transport de personnes. La jurisprudence a étendu au transport de personnes la règle de la responsabilité contractuelle, d'abord limitée aux transports de marchandises, sans faire intervenir l'article 103, en se basant uniquement sur les principes généraux du droit. Pourquoi, dans ces conditions, ferait-on intervenir dans le transport de personnes la prohibition du paragraphe 3 de l'article 103 si on en

(9) Voir Cour de Caen 5 juin 1907. — Toul 8 avril 1908. — Voir également: JOSSERAND: Les transports. — A. COLIN et H. CAPITANT: op. cité, p. 585. — En sens contraire: LEFRANÇOIS, Thèse Grenoble 1925.

écarte les deux premiers paragraphes? D'ailleurs si l'on doit admettre que tout voiturier assume l'obligation de conduire le voyageur sain et sauf à destination, il n'est pas prouvé que la nature du contrat de transport exige que le voiturier ne puisse pas, dans les termes du **Droit commun**, s'affranchir contractuellement de la responsabilité de ses fautes. Ce qui tend à le prouver, c'est que les Compagnies de chemins de fer ont pu le faire, même après la loi de 1905, en ce qui concerne le transport de voyageurs. En fait, on rencontre des exemples, soit dans les horaires publics publiés par les Compagnies et portant qu'elles ne garantissent pas les correspondances, soit dans les tarifs d'abonnement portant que l'abonné s'engage à ne réclamer aucune indemnité en cas d'arrêt, empêchement, retard, changement de service, diminution du nombre des trains, absence de wagons de sa classe. Or, on trouve des décisions qui, loin d'annuler cette clause, prononcent que la Compagnie ne reste tenue qu'en cas de dol, fraude ou faute lourde. Civ. 2 août 1905. D. P. 1908-5-58. S. 1906-1-356. D'autres décisions portent que l'unique effet d'une pareille clause est de mettre la preuve à la charge de l'abonné. (Voir Toulouse, 14 février 1908, déjà cité). Cette loi de 1905 ne paraît donc pas consacrer un principe général, mais a eu plutôt pour but de mettre fin à des difficultés d'ordre pratique.

La question doit donc être examinée comme si cette loi ne devait pas s'appliquer. (Dans ce sens THALLER et JOSSERAND : Les transports, p. 814 et la note). La clause ne peut, dans ce cas, être entachée de nullité

que si elle est contraire à un principe d'ordre public, c'est-à-dire, d'après la jurisprudence en vigueur avant la loi de 1905, si elle a pour effet de décharger le transporteur de ses délits ou quasi-délits. Or, la clause n'a nullement pour objet de décharger le transporteur des fautes dont l'article 1382 veut qu'il réponde, car suivant la thèse admise aujourd'hui l'obligation qui pèse sur le voiturier de réparer les conséquences de l'accident survenu au cours du transport est de nature contractuelle. Or, il n'est pas douteux qu'un engagement qui a sa source dans un contrat peut être écarté par le procédé même qui lui a donné naissance, c'est-à-dire par un accord de volonté des parties. (Voir THALLER et JOSSERAND, op. cité, p. 817). Il est permis aux contractants, lors de la conclusion du contrat de transport, de déterminer les obligations respectives de chacun et notamment de stipuler que le transporteur ne sera pas garant ou ne le sera que dans une mesure limitée des conséquences de l'inexécution, c'est-à-dire, de sa faute contractuelle. La clause qui supprime la garantie contractuelle est parfaitement valable à l'inverse de celle qui stipulerait l'exonération de la faute délictuelle. La clause d'affranchissement qui nous occupe doit précisément être entendue en ce sens qu'elle supprime la promesse de sécurité du transporteur tout en le laissant soumis à la responsabilité de ses fautes délictuelles. Le voyageur ne pourra plus se baser sur le contrat, il devra prouver la faute, mais cette faute prouvée il devra réussir dans son action. Tel est l'effet que la jurisprudence attachait à la clause dans le transport

de choses avant la loi de 1905, telle est encore la portée qu'elle lui reconnaît dans les autres contrats, notamment dans le contrat de dépôt. (Civ. 9 novembre 1915, *Recueil périodique des Assurances*, 1916, p. 120).

Il n'y a donc aucune raison pour ne pas lui faire produire les mêmes effets dans le transport de personnes depuis que la jurisprudence assigne à la responsabilité du transporteur une origine contractuelle. (THALLER et RIPERT, *Droit maritime*, p. 270). On peut citer dans un sens favorable à cette thèse un arrêt de la Cour d'appel de Paris du 7 février 1927, (*Revue juridique internationale de la Locomotion aérienne*, 1927, p. 238), qui admet ces principes et déclare qu'ils sont applicables aux transports par air. D'autre part, on peut signaler deux autres jugements (déjà cités), l'un du Tribunal civil de la Seine 28 juillet 1924, l'autre du Tribunal de commerce de la Seine 30 octobre 1924, qui ont également accepté la théorie du renversement du rôle de la preuve, mais avec cette différence que la clause couvre même les fautes légères et n'exclue que la faute lourde.

On a dit que la clause devait être considérée comme nulle en raison de sa généralité qui n'exclue pas la faute lourde et la faute délictuelle. (Voir Cour d'appel de Paris 10 juin 1926, *Gazette des Tribunaux*, 7 et 8 juillet 1926). Mais cette critique nous paraît injustifiée. En effet, les compagnies de navigation aérienne n'ont rien inventé, elles se sont contentées de copier dans les textes du transport maritime des clauses qui y sont depuis longtemps reconnues valables. Aucune raison

n'existe donc pour décider autrement dans le transport par air ⁽¹⁰⁾.

En résumé, ce qui caractérise cette jurisprudence, ce n'est pas tant sa sévérité, — puisque si l'on rencontre des décisions parfois dures pour les Compagnies, on en rencontre également qui se montrent en revanche d'une excessive indulgence, — c'est surtout son incertitude. Les décisions varient non seulement avec les tribunaux, mais encore avec les diverses chambres d'un même tribunal.

A ce titre, elle encourt tous les reproches, car comme le disait M. SARRUT dans ses conclusions dans l'arrêt de la Cour de cassation du 27 janvier 1913: « dans une matière aussi importante que celle des transports, le droit ne peut demeurer incertain, la pratique hésitante et embarrassée. » Il était donc de toute nécessité de mettre un terme aux divergences et aux discussions. Ce fut l'œuvre de la loi du 31 mai 1924.

(10) Voir cependant Cour de Lyon 3 novembre 1886, S. 1887-2-225. — Tribunal de commerce de la Seine 3 novembre 1891, D. P. 1893-2-29. — Cour de Montpellier 5 décembre 1892, D. P. 1894-2-143. — Cour de cassation 27 novembre 1911, D. P. 1913-1-111. — Cour de Paris 12 mai 1920, *Rec. Gaz. des Trib.*, 1922-2-246.

DEUXIÈME PARTIE

Loi du 31 Mai 1924

L'indécision de la jurisprudence avait soulevé les vives critiques des Compagnies de navigation aérienne. Dès le début, elles avaient senti la nécessité de se protéger contre les responsabilités éventuelles qui pourraient résulter de leur exploitation. Elles avaient d'abord désiré qu'on leur appliquât, tout au moins pendant les premières années, les règles de la responsabilité délictuelle ou quasi-délictuelle plutôt que celles de la responsabilité contractuelle infiniment moins favorables pour elles. Cependant, se rendant compte des difficultés qu'elles rencontreraient pour faire admettre ce principe, elles avaient pensé pouvoir arriver à se couvrir en insérant dans leur contrat une clause d'irresponsabilité identique à celle existant dans le Droit maritime. On devine leur émoi lorsque fut connue la décision rendue par le Tribunal civil de la Seine dans l'affaire LAMBERT. Les Compagnies se solidarisèrent et firent bloc pour soutenir en appel les Messageries aériennes. Elles appréhendaient une pluie de réclama-

tions et de procès et par voie de conséquence une augmentation de leurs frais généraux. Elles se rendaient très bien compte qu'accablées sous le poids des risques, condamnées à appliquer des tarifs prohibitifs qui éloigneraient d'elles une clientèle déjà restreinte, elles étaient condamnées à la ruine certaine. D'autre part, convaincues qu'il ne fallait pas trop compter sur un revirement de la jurisprudence, elles mirent tous leurs espoirs dans une réforme législative. Sur leur demande le Sous-Secrétaire d'Etat de l'aéronautique prit l'initiative de déposer un projet de loi validant les clauses de non-responsabilité dans le transport par air. C'est qu'une responsabilité trop lourde des Compagnies avait pour effet, par suite du système des primes, de grever singulièrement le budget. D'autre part, l'existence d'une loi internationale n'était pas sans faire apparaître la nécessité de créer une législation nationale.

Deux projets étaient à l'étude. L'un, le projet RIPERT adopté par la Société d'Etudes Législatives, admettait la validité de la clause d'irresponsabilité et était par là même favorable aux Compagnies; l'autre, le projet BAZIRE, leur était, par contre, défavorable puisqu'il posait le principe de la responsabilité de plein droit du transporteur (1).

(1) Cette règle paraît être le résultat d'une omission. M. BAZIRE a emprunté le texte de l'article 5 de son projet à l'article 53 du projet de la Société d'Etudes Législatives, seulement il a effacé les derniers mots: « aux personnes et aux biens situés à la surface. » RIPERT, *Revue juridique internationale de la Locomotion aérienne*, p. 3.

Le projet BAZIRE avait été voté le 29 juin 1921 par la Chambre des Députés. Voté sans débat, il n'avait cependant pas de grandes chances d'être ratifié par le Sénat. Il apparaissait, en effet, plutôt comme une codification de textes administratifs relatifs à la police de l'air que comme un statut civil et commercial. « La caractéristique originale de ce projet de loi, écrit M. le Député BAZIRE, dans son rapport, réside surtout dans un ensemble de pénalités qui permettent une répression rapide des manquements à la loi. » D'autre part, il parut insuffisant et incomplet à la commission de législation du Sénat, de même qu'au jurisconsultes auxquels il fut soumis. Il fut remplacé par un autre texte qui s'inspirait du projet adopté par la Société d'Etudes Législatives. Ce texte, voté par le Sénat le 27 novembre 1923 sur le rapport de M. VALLIER et ratifié par la Chambre des Députés le 21 mai 1924 sur le rapport de M. FLANDIN, comporte 82 articles au lieu de 41 dans le texte primitif.

La loi nouvelle s'inspire des analogies qui existent entre le Droit maritime, à ses débuts, et cette forme toute nouvelle de l'activité humaine, la navigation aérienne.

En définitive, la loi se meut parmi des principes juridiques connus et n'innove que sur quelques points. Ainsi, il n'existe pas d'innovation en ce qui concerne le principe de la responsabilité. Cependant, le principe de la responsabilité contractuelle se trouve sanctionné par un texte législatif.

Par contre, on doit signaler une innovation, en ce

qui concerne le principe de la responsabilité solidaire du propriétaire et de l'exploitant de l'aéronef et également en ce qui concerne l'admission des clauses d'irresponsabilité.

DIVISION. — Chapitre I : Personnes responsables.

Chapitre II : Responsabilité légale.

Chapitre III : Responsabilité conventionnelle.

CHAPITRE PREMIER

Personnes responsables

En principe, la responsabilité doit peser sur celui qui exploite l'appareil, parce que c'est lui qui a l'initiative, qui normalement a le profit de l'exploitation aérienne et qui par conséquent, doit en avoir la responsabilité.

Quand l'exploitant est également propriétaire de l'appareil, pas de difficulté, c'est à lui seul que les voyageurs pourront, en cas d'accident, adresser utilement leur réclamation. Il ne peut être question de faire supporter au pilote, qui n'est qu'un simple préposé, une responsabilité même solidaire avec la société qui l'emploie. On ne pourrait sérieusement faire encourir une responsabilité qui peut s'exprimer par des chiffres impressionnants, à un employé dont les salaires sont disproportionnés avec les charges qu'on voudrait lui imposer. Bien entendu, en cas de délit, les voyageurs conservent le droit d'en poursuivre l'auteur, mais généralement ils s'en abstiendront en raison de son insolvabilité. Ils préféreront s'adresser directement au commettant civilement responsable.

L'hypothèse du cumul de la qualité de propriétaire et d'exploitant chez une même personne sera celle qui se rencontrera le plus fréquemment, car si en Droit Maritime, la propriété et l'usage du navire peuvent être répartis sur deux têtes différentes, c'est en raison du prix très élevé (plusieurs millions) d'un navire. On conçoit très bien qu'une Société de navigation maritime, qui doit immobiliser de gros capitaux pour le paiement du personnel et pour les services de ravitaillement, ne puisse disposer des capitaux supplémentaires pour l'achat des navires; il est donc assez naturel que cette société s'adresse à de gros capitalistes qui acceptent de mettre des navires à sa disposition.

En matière d'aéronautique, cette raison n'existe pas. Les avions sont, tout au moins pour l'instant, d'un prix ne dépassant guère quelques centaines de mille francs; d'autre part les frais de personnel n'exigent pas de fonds de roulement très importants; la société de transports aériens pourra donc, en règle générale, acquérir en toute propriété les appareils dont elle a besoin. Enfin, la durée éphémère d'un avion — il devient presque inutilisable après quelques centaines d'heures de vol — semble s'opposer à ce qu'il puisse faire l'objet d'une location.

Il paraît donc peu vraisemblable que la propriété et l'usage de l'avion puissent se répartir sur deux personnes distinctes. Cependant, cette hypothèse doit être envisagée, elle n'est d'ailleurs pas nouvelle puisque dès 1908 on pouvait lire dans le journal *Les Sports*, 23 décembre 1908, première page, l'annonce de la création

d'une société de transports aériens qui devait faire usage de dirigeables et dont le but était de créer des ports d'attache et des hangars et de faire construire par des tiers des appareils de transport, auxquels elle les louerait à raison de dix pour cent du capital engagé. Le prix très élevé des dirigeables explique la méthode proposée, et il ne serait pas surprenant que cette idée ne soit un jour reprise notamment par une société se servant de gros dirigeables tel le « Graf Zeppelin » ou de gros appareils du type du Dornier D.O.X. géant à 12 moteurs, récemment construit en Allemagne.

La loi du 31 mai 1924 a admis cette hypothèse et a tenu à régler la situation respective du propriétaire et de l'exploitant (article 49 et 50).

Le législateur est parti de ce principe que si l'on dégage la responsabilité du propriétaire, on court le très grave danger de voir des propriétaires confier leurs appareils, à des exploitants irresponsables et sans surface. C'est pour parer à ce danger qu'il a posé le principe de la responsabilité solidaire du propriétaire et de l'exploitant. Le contrat de location d'aéronef est considéré comme une variété du contrat de transport. Cette disposition est inspirée du Droit maritime.

La location d'un navire « Time charter » est considérée en vertu de la tradition du Droit maritime comme un contrat d'affrètement. Cette conception est logique dans le droit maritime, elle se lie à la conception juridique de la fortune de mer qui permet au

propriétaire l'abandon du navire et fait peser sur lui la responsabilité de la faute du capitaine.

C'est ce système qui a passé pour partie dans les articles 49 et 50 de la loi du 31 mai 1924. Pour l'ensemble de ses effets, il n'est pas douteux que le contrat de location de l'aéronef ne soit régi par les règles générales du louage de choses, d'abord quant à sa formation, ensuite quant à ses effets: délivrance de l'appareil, garantie des vices cachés. Mais à deux points de vue, il participe aux caractères du contrat de transport.

1° Tant que dure le louage, le commandant, le pilote et l'équipage restent, sauf convention contraire, sous la direction du propriétaire de l'appareil (article 49).

2° Le propriétaire reste tenu des obligations légales et est solidairement responsable, avec le locataire, de leur violation. Toutefois, le propriétaire peut s'affranchir de ces obligations en faisant inscrire le contrat de location au registre d'immatriculation et à la condition que le locataire remplisse les conditions requises pour la propriété d'un aéronef français (article 50).

La première règle se justifie, non pas par cette idée que le pilote est supposé être toujours le représentant du propriétaire, mais parce que ce dernier reste tenu solidairement avec le locataire des dommages causés par l'appareil (articles 50 et 55). Il paraît donc équitable qu'il en ait la direction.

Cette situation n'est pas sans présenter quelques dangers pour le locataire, puisqu'en fait, il va se trouver être responsable des actes de personnes dont il n'a

pas la direction. Cependant, ses droits ne sont pas sacrifiés puisque l'article 49 permet la convention contraire; il est donc mal fondé à venir se plaindre d'une situation qu'il ne tenait qu'à lui de faire disparaître. Cette convention reste d'ailleurs sans effet vis-à-vis des tiers, à moins qu'elle n'ait été portée à leur connaissance mais elle règlera la part contributive de chacune des parties intéressées.

La deuxième règle, celle de l'article 50, est destinée à assurer l'accomplissement des obligations légales mises à la charge de l'exploitant de l'aéronef. C'est une règle exceptionnelle. On a tenté de la justifier par la théorie du risque en disant que le profit que le propriétaire retire de la chose lui fait un devoir d'indemniser ceux qui en souffrent. (Dans ce sens, HAMEL: *Annales de Droit Commercial* 1925, p. 195 et suivantes). Mais la théorie de la responsabilité objective ne s'attache pas à la qualité de propriétaire mais à celle de gardien de la chose (Cass. req. 12 janvier 1927, *Gazette du Palais* 1-4-299, S. 1927-1-129, D. P. 1927-1-147) et il est bien certain que si on applique les règles générales régissant le louage de choses, toute la responsabilité du fait du transport devrait incomber exclusivement à l'exploitant. Le propriétaire n'aurait qu'à répondre des accidents dûs aux vices de la chose et encore peut-on répondre que l'exploitant a accepté l'avion et en a pris livraison après essai. On peut ajouter que toutes les garanties lui sont données, puisqu'aucun appareil ne peut voler ni entrer en service sans un examen préalable des services compétents qui l'estampillent après

essai. C'est le certificat de navigabilité. Il y a donc de fortes présomptions pour que l'appareil ait été livré dans de bonnes conditions. La règle de l'article 50 apparaît donc comme une disposition exceptionnelle destinée à donner au voyageur le maximum de garanties, elle est critiquable en ce sens qu'elle aura pour effet d'entraîner la hausse du prix des transports, car le voyageur devra finalement payer deux assurances au lieu d'une: celle du propriétaire et celle de l'exploitant, alors que, pratiquement, il aurait été aussi bien protégé par une seule assurance. Il aurait été plus simple, à notre avis, de prescrire qu'aucune société de transports ne pourra mettre en circulation des appareils qui ne seraient pas son entière propriété, sans avoir au préalable justifié de sa solvabilité par le dépôt d'un cautionnement ou par la souscription d'une assurance de responsabilité civile.

L'article 50 dans son paragraphe 2 permet d'éluder l'obligation solidaire en faisant inscrire le contrat de location au registre d'immatriculation. Cette règle n'est pas critiquable dans son principe, mais elle peut le devenir dans son application, en ce sens que le locataire peut être insolvable et que l'inscription sur le registre d'immatriculation est faite à dessein. Mais ceci est une autre question; nous nous bornerons à la signaler tout en regrettant que notre législateur n'ait pas cru devoir, comme l'a fait le Législateur suisse, exiger des compagnies de navigation des garanties pour le paiement des obligations éventuelles pouvant leur incomber.

Législation étrangère. — Le décret-loi italien du 20 août 1923 dans son article 40 établit la responsabilité solidaire entre le propriétaire de l'aéronef, *l'esercente del trasporto*, et *l'autore del danno*.

La loi allemande ne connaît en cas de location qu'un responsable, le détenteur, c'est-à-dire celui qui a la maîtrise juridique de l'appareil.

L'arrêté du Conseil Fédéral suisse du 27 janvier 1920 déclare, dans son article 26, responsables solidairement et indéfiniment avec le coupable le titulaire du permis de navigation et celui qui a la maîtrise de l'appareil.

Le projet de Code International de l'air, lors du congrès tenu à Prague du 25 au 30 septembre 1922, a admis la responsabilité solidaire du propriétaire de l'aéronef et de celui qui en a la maîtrise juridique (article 31).

CHAPITRE II

Responsabilité légale.

Principe et étendue de la responsabilité

Nous avons vu que la jurisprudence, en décidant que l'obligation de garantie est sous-entendue dans le contrat de transport, avait fini par admettre que le transporteur est responsable contractuellement des dommages survenus aux personnes au cours du transport. Nous avons également vu que lorsqu'il fut question d'étendre cette règle aux transports par air, la jurisprudence s'est divisée et a marqué une hésitation. Lors de la discussion du projet de loi à la Société d'Etudes Législatives, on tenta de faire admettre la règle de la responsabilité délictuelle. On fit valoir que ceux qui s'adonnent aux charmes du voyage aérien le font par amour du sport. Ils connaissent les dangers qu'ils courent, ils ne demandent pas une sécurité qu'ils savent le transporteur incapable de leur fournir. Ce qui les attire c'est la tentation du risque ou le désir de la rapidité. Malgré ces objections, le législateur a cru devoir étendre aux transports par air la règle de la responsabilité

contractuelle. Il ne lui a pas paru possible d'introduire dans la loi nouvelle, une disposition qui fut en désaccord complet avec les règles générales régissant la matière. D'autre part, la solution contraire aurait constitué un aveu déplorable de l'infériorité du transport par air. Enfin, autoriser le transporteur à se décharger de l'obligation de garantir la sécurité des voyageurs, c'était reconnaître officiellement que ce mode de transport comporte des risques exceptionnels, c'était par là même porter atteinte à l'avenir de l'aviation en écartant d'elle un public qui tend à devenir de plus en plus nombreux.

Le principe qui préside à la responsabilité légale du transporteur est affirmé dans l'article 41 de la loi : « le transporteur est responsable de la perte ou de l'avarie des marchandises transportées, hors le cas de force majeure ou le vice propre de la marchandise. » Ce texte ne vise expressément que les marchandises, mais nul doute qu'il faille appliquer des règles identiques aux transports de personnes ; cette identité est, aujourd'hui, admise dans le droit terrestre et dans le droit maritime, et rien ne justifierait un système spécial de responsabilité légale applicable aux personnes transportées par avions. D'ailleurs, la loi contient, dans le titre III chap. II consacré au « Transport de personnes », une disposition spéciale (article 48), permettant au transporteur aérien de stipuler son irresponsabilité pour les risques de l'air et les fautes de ses préposés ; c'est donc qu'à défaut de stipulation expresse, le transporteur est responsable de plein droit. (Voir dans ce sens

Tribunal de Vienne 4 décembre 1924 déjà cité). L'avantage de la loi nouvelle, c'est que le principe de la responsabilité est sanctionné par un texte législatif.

Mais si en principe, le transporteur par air, tenu au même titre que les autres transporteurs de l'obligation de sécurité, est garant de l'heureuse arrivée du voyageur à destination et responsable de l'inexécution de son obligation par application de l'article 1147 du Code civil, il conserve néanmoins en vertu du même article, la faculté de se libérer en justifiant que l'inexécution provient d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée.

Cas d'exonération

Les cas où le débiteur est libéré, bien que l'obligation n'ait pas été exécutée, sont ceux où cette inexécution provient d'une cause qui lui est étrangère. Cette cause peut être, d'après l'article 41, soit le fait du créancier (vice propre de la marchandise, faute de la victime), soit le cas de force majeure; nous ajouterons, bien que le texte n'en fasse pas expressément mention, le fait d'un tiers.

A) *Faute de la victime*. — Le principe que la faute de la victime exonère le transporteur n'est consacré expressément par aucun texte, mais rien n'empêche de comprendre cette faute dans le vice propre de la chose. L'assimilation du transport de voyageurs au transport de marchandises impose cette extension. Elle résulte d'ailleurs des principes généraux du droit et les décisions judiciaires ayant laissé à la charge de la

victime en faute les conséquences de l'accident sont très nombreuses. (2). Mais la faute de la victime n'est pas par elle-même nécessairement exclusive de la responsabilité du transporteur lorsqu'elle se trouve coïncider avec la faute ou le fait de celui-ci, lorsque notamment l'accident est imputable aux deux parties contractantes; cette communauté de torts appelle équitablement un partage de responsabilité et détermine simplement une modération dans l'allocation des dommages-intérêts, et c'est seulement lorsque le dommage est imputable à la seule intervention de la victime qu'il doit rester intégralement à sa charge (3).

On a cependant estimé parfois que la faute de la victime est par elle-même exclusive de la responsabilité du voiturier, quand bien même celui-ci ne serait pas

(2) Voir dans ce sens: Cass. 22 mars 1887. — 29 juillet 1906, D. P. 1907-1-433. — Aix 7 décembre 1891, D. 1892-1-229. — Amiens 18 janvier 1902, *Gazette des Tribunaux* 20 mars 1902. — Plus récemment: Marseille 10 novembre 1922, *Recueil périodique des Assurances* 1923, p. 28. — Cour de Chambéry 24 novembre 1925, *Gazette du Palais*, 16 décembre 1925. — Cour de Grenoble 5 décembre 1924, *Mon. jur. de Lyon* 27 février 1925. — Cass. req. 28 octobre 1924, D. Hebd. 1924, p. 636. — Trib. de Mantes 4 juin 1926, *Gazette du Palais* 3 septembre 1926. — Nantes 29 janvier 1927, La loi du 14 avril 1927. — Trib. civ. d'Evreux 12 janvier 1927, La loi du 6 août 1927. — Cour de Nancy 26 juillet 1922, *Gaz. du Pal.* 28 novembre 1922. — Trib. civil de Nice 9 janvier 1922, *Gaz. du Pal.* 21 janvier 1922. — Cour de Poitiers 15 avril 1924, *Gaz. du Palais*, 7 juin 1924.

(3) Tribunal civil de la Seine 22 décembre 1922, *Gaz. du Pal.* 5 février 1923. — Cour de Paris, 21 décembre 1922, *Gaz. du Pal.* 10 février 1923.

sans reproche. La communauté de faute aboutirait, dans cette théorie, à un déplacement total de la responsabilité au détriment de la victime. (Voir Douai 14 décembre 1846, S. 1848-2-542. — Lyon 17 janvier 1844, S. 1844-2-401). L'injustice de cette conception était trop manifeste pour qu'elle triomphât dans la pratique. La jurisprudence est fixée dans le sens contraire (4).

Conformément au droit commun, le transporteur doit prouver la faute de la victime. Celle-ci n'a qu'à prouver l'existence de l'obligation, c'est ensuite au voiturier qu'il appartient, s'il veut échapper à toute responsabilité, de prouver le fait précis qui constitue la faute de la victime. Les Tribunaux jugent souverainement la question de savoir si le fait invoqué constitue une faute de la part de la victime. De même que d'après l'article 1383 du Code civil, on est responsable du dommage causé par sa négligence ou son imprudence, de même la preuve de la négligence ou de l'imprudence de la victime vaudra exonération pour le transporteur.

B) *Cas de force majeure*. — Le cas de force majeure libère, à coup sûr, le débiteur, mais en est-il de même du cas fortuit? Autrement dit la force majeure doit-elle comprendre le cas fortuit? C'est là un point très

(4) Cass. 20 août 1879, D. P. 1880-1-15. — Toulouse 5 déc. 1893, D. P. 1894-2-412. — Cass. 13 mars 1903, D. P. 1906-2-54. — Cass. 24 novembre 1909, D. P. 1910-1-96, S. 1910-1-319. — 26 février 1903, D. P. 1904-1-155, S. 1904-1-159.

délicat et la question de savoir si le cas fortuit constitue la cause étrangère exonérant le voiturier a fait, dans ces dernières années, l'objet d'intéressantes discussions.

La majorité des auteurs persistent à considérer les mots cas fortuit et force majeure comme des synonymes signifiant indifféremment toute cause étrangère au débiteur. Les rédacteurs du code accolent en général les deux expressions ou semblent même les employer indifféremment l'une ou l'autre pour exprimer la même idée. (Voir articles 855, 1302, 1722, 1730, 1733, 1769, 1772, 1773, 1784, 1882, 1929, 1934, 1954). Tout au plus, y aurait-il entre la force majeure et le cas fortuit cette différence théorique que celui-ci s'entendrait des obstacles provenant de la nature, tandis que le mot force majeure s'appliquerait plutôt aux empêchements causés par l'action des hommes. D'ailleurs, la distinction n'a aucune conséquence pratique puisque le cas fortuit et la force majeure produisent le même effet : ils exonèrent le débiteur (5).

Une autre interprétation a été donnée à ces deux expressions. Dans cette théorie, soutenue en Autriche par EXNER (6) et en France par THALLER et JOSSE-

(5) Jurisprudence générale V° Force majeure, n° 1. — Nouveau Code civil annoté article 1147 et les autorités citées. — A. COLIN et H. CAPITANT : op. cité, t. II, p. 10.

(6) EXNER : La notion de la force majeure. Théorie de la responsabilité dans le contrat de transport. Traduction SELIGMANN, Paris 1892.

RAND (7), la notion du cas fortuit et celle du cas de force majeure seraient distinctes. Le critérium de la distinction serait le suivant: le cas fortuit désignerait l'obstacle à l'exécution de l'obligation résultant des conditions mêmes de l'exploitation du débiteur: l'accident de matériel, la faute de l'employé, c'est l'obstacle interne, tandis que la force majeure se caractériserait par un obstacle résultant d'une force étrangère, c'est-à-dire par l'action d'un agent naturel ou humain faisant en quelque sorte irruption du dehors pour empêcher le débiteur d'accomplir normalement ce à quoi il s'est engagé. D'autre part, toujours d'après EXNER (p. 128), le cas de force majeure est d'une nature et d'une puissance telles qu'il sort du nombre des événements que l'on doit prévoir dans le cours ordinaire de la vie. La conséquence, c'est que la responsabilité du débiteur se trouve engagée en présence du cas fortuit et dégagée devant le cas de force majeure (8).

(7) THALLER: *Traité de Droit commercial*, n° 1198. — BOURGOIN: *Essai sur la distinction du cas fortuit et de la force majeure*, Thèse 1902. — Voir également sur cette question: FROMAGEOT: *op. cité*, p. 29 et suiv. — ZENS: *De la responsabilité du voiturier à raison des accidents de personnes*, Thèse 1896. — A. COLIN: note au Dalloz, 1904-2-73. — H. CAPITANT: note au Dalloz 1917-2-33. — JOSSEMAND: note au Dalloz 1900-2-289. — BAUDRY-LACANTINERIE et WALH: *Du contrat de louage*, t. II, n° 3525 et suiv. — LYON-CAEN et RENAULT. n°s 598 et 599.

(8) D'après EXNER, *op. cité*, il en serait ainsi dans les législations les plus diverses, notamment dans la législation française, allemande, autrichienne. D'après la loi française, le transporteur ne pourrait être déclaré irres-

Nous ne saurions admettre cette théorie, tout au moins en ce qui concerne le critérium d'extériorité sur lequel elle fonde la distinction du cas fortuit et de la force majeure. Si la distinction peut être admise, il n'en est pas de même du critérium de la distinction car il nous semble que le caractère d'extériorité auquel on s'attache se trouve aussi bien dans le cas fortuit que dans la force majeure. Cette manière de voir se concilie avec le texte de l'article 1147, lequel embrasse les deux hypothèses visées dans l'art. 1148. D'ailleurs, s'il est vrai qu'il existe dans la loi moderne des hypothèses où, par exception, le débiteur, libéré par le cas de force majeure, ne le sera point par le cas fortuit, notamment dans l'hypothèse des hôteliers ou des aubergistes irresponsables du vol à main armée — force majeure — et responsables au contraire du vol commis par leurs préposés ou par des étrangers allant et venant dans l'hôtellerie — cas fortuit, — nous nous constaterons que l'obstacle à la restitution est aussi extérieur dans l'une des hypothèses que dans l'autre. Dans les deux cas, il s'agit de l'irruption de volontés et de forces sur lesquelles le débiteur est évi-

pensable qu'on prouvant le cas de force majeure. D'après les lois allemande et autrichienne, il devrait prouver le cas irrésistible, *vis major*, précise la loi autrichienne du 5 mars 1857, articles 1 et 2 cités par EXNER, op. cité, p. 27. Or, la jurisprudence allemande et autrichienne, tout comme la jurisprudence française, assimile la force majeure au cas fortuit et déclare le voiturier irresponsable en présence du cas fortuit.

demment sans action. Il n'existe donc entre eux aucune différence au point de vue extériorité; par contre, il existe une différence de degré. Dans le cas de vol à main armée, l'obstacle à l'exécution est une force irrésistible, c'est un obstacle absolu en ce sens qu'il aurait arrêté n'importe qui comme le débiteur lui-même. Dans l'hypothèse du vol ordinaire, l'obstacle n'est pas une force irrésistible, l'impossibilité n'est que relative, c'est un obstacle auquel s'est heurté la bonne volonté du débiteur mais dont une autre volonté plus puissante aurait pu triompher.

Nous adopterons un système un peu différent qui voit dans le cas fortuit l'impossibilité relative d'exécution, ce que les allemands appellent l'impuissance du débiteur UNVERMÖGEN. (Voir article 273 2° alinéa Code civil allemand) et dans le cas de force majeure l'impossibilité absolue provenant d'un obstacle irrésistible (tempête, foudre, tremblement de terre, fait du prince). (Voir A. COLIN et H. CAPITANT, op. cité, p. 40).

Cette définition admise, il reste à examiner si l'assimilation du cas fortuit et de la force majeure est dans notre droit une règle absolue.

Il est admis qu'en général, il n'a pas d'intérêt à distinguer le cas fortuit et la force majeure parce que l'un et l'autre entraînent l'exonération du débiteur. « Cela est conforme à l'équité, car on ne peut exiger du débiteur plus que ce qu'un homme intelligent de la bonne moyenne est capable de fournir. » (Voir A. COLIN et H. CAPITANT, op. cité, p. 40). D'autre part, la distinction n'apparaît pas dans la jurisprudence. Les déci-

sions judiciaires accolent généralement les deux expressions cas fortuit et force majeure et leur font produire le même effet libératoire (9).

« Attendu, dit notamment la Cour suprême dans son arrêt du 25 juillet 1922, (*Recueil périodique des Assurances*, 1922, p. 454), que le voiturier se libère de l'obligation contractuelle de transporter le voyageur sain et sauf à destination, en prouvant que l'accident provient d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée, *d'une force majeure ou d'un cas fortuit*. »

Un autre arrêt de la chambre civile du 28 février 1923 (*Recueil périodique des Assurances*, 1923, p. 613), a décidé que c'est à bon droit que les juges du fond déclarent la Compagnie de chemin de fer responsable de l'accident en vertu de l'obligation qu'elle a contractée de transporter le voyageur sain et sauf à destination, alors qu'elle ne justifie ni *d'un cas fortuit* ni *de force majeure*.

Enfin, un arrêt de la Cour d'Orléans, 21 mai 1924,

(9) Tribunal civil de Nice 9 janvier 1922, *Gazette du Palais* 21 janvier 1922. — Tribunal civil de la Seine 4 juin 1926, *Gazette des Tribunaux*, 3 septembre 1926. — Cour d'Orléans 21 mai 1924, D. P. 1925-2-28. — Riom 21 octobre 1926, *Gazette du Palais* 1927-1-159. — Cassation civile 25 juillet 1922, *Recueil périodique des Assurances* 1922, p. 454. — Cassation civile 28 février 1923, *Recueil périodique des Assurances* 1923, p. 613. — Cassation req. 2 mars 1927, *Gazette du Palais*, 1927-1-736. — Cour de Nancy 26 juillet 1922, *Gazette du Palais*, 28 nov. 1922, *Recueil périodique des Assurances* 1922, p. 647. — Grenoble 11 février 1925, *Journal de Grenoble* 1925, p. 49. *Recueil périodique des Assurances* 1925, p. 574.

D. P. 1925-2-28 déclare que la cause étrangère s'entend *du cas fortuit et de force majeure*.

Mais si tel est le principe, n' a-t-il pas des hypothèses où le débiteur libéré par la force majeure ne le sera pas lorsqu'il s'agira d'un cas fortuit? Cette hypothèse ne se rencontre-t-elle pas dans l'article 41 de la loi du 31 mai 1924?

On a soutenu en invoquant la tradition du Droit romain et le rapprochement des articles 1784 du Code civil 97, 98, 103 et 104 du Code de commerce que les entrepreneurs de transports ne seraient libérés au regard de leurs clients que par la force majeure et non par le cas fortuit. Cette distinction serait justifiée par le monopole de fait dont ils bénéficieraient dans leur exploitation. Nous sommes, dit M. COLIN, note au D. P. 1917-4-33, dans une matière où le débiteur doit faire preuve d'une diligence spéciale, il doit déployer le maximum d'efforts. Il garantit qu'il saura venir à bout de tous les obstacles autres que ceux devant lesquels toute force humaine quelle qu'elle soit s'inclinerait. Dès lors, il sera tenu d'indemniser son créancier toutes les fois qu'il aura présumé de ses forces.

Cette solution ne s'impose-t-elle pas avec plus de force dans le transport par air? Existe-t-il une entreprise de transports où les accidents dus au hasard sont si nombreux? Les transports par air ne bénéficient pas il est vrai, du moins à l'heure actuelle, d'un monopole de fait ni de droit, mais l'article 41 est formel, il ne parle que de la force majeure. Si la jurisprudence

a hésité dans le droit terrestre malgré le texte formel de l'article 103, c'est en raison de l'existence du texte non moins formel de l'article 1784. Mais l'interprétation de l'article 41 n'est nullement liée à cet article. Les tribunaux sont donc absolument libres d'exclure tous les faits qui sont liés à l'activité professionnelle lorsqu'ils ont entraîné un accident dans des conditions où une volonté mieux outillée aurait évité le dommage. « Ce système, comme le déclare M. HAMEL (*Annales de Droit commercial* 1925, p. 199) se justifie bien en équité. Ne peut-il pas apparaître comme la contrepartie de la situation très spéciale où se trouve le client du transporteur par air. Dans l'immense majorité des cas, ce dernier est dans l'impossibilité de contrôler les affirmations du pilote. Celui-ci, après l'accident invoquera pour s'exonérer de toute responsabilité, quelque fait invérifiable dont le juge aura du mal à discuter la réalité; dès lors, n'est-il pas logique que la loi limite la liste des faits susceptibles d'entraîner l'irresponsabilité. » D'ailleurs, le seul fait que les accidents provenant des risques de l'air incombent légalement au transporteur, indique bien que telle a été l'intention du législateur, car, les risques de l'air ne sont pas autre chose que ce que l'on appelle communément cas fortuits.

Il est généralement admis que trois conditions sont nécessaires pour que le débiteur soit libéré:

1° Il faut que l'inexécution provienne d'une cause étrangère qui ne puisse lui être imputée, article 1147. (Cassation civ. 10 mai 1921, *Recueil périodique des As-*

surances, 1921, p. 225.— Cour de Lyon 18 février 1922, *Mon. jud. Lyon* 1^{er} octobre 1922. — 7 février 1922, *Ibid* 8 septembre 1922). L'événement ne doit pas dépendre des installations ou de l'exploitation ; ce sont : la guerre, la grève, le fait du prince, parfois les conditions atmosphériques. Par contre, le vice de l'appareil ne peut pas être considéré comme un cas de force majeure. On essaierait vainement de soutenir que l'aéronef est un organisme compliqué, dont les éléments de résistance ne peuvent pas être appréciés d'une façon précise, pour que l'on puisse reprocher comme une faute à la Compagnie de navigation un vice qui se déclare subitement dans l'appareil. La vérification des appareils incombe à l'exploitant. L'exploitant ne pourra pas se décharger de sa responsabilité, alors même qu'il aurait exercé la plus active des surveillances et que la découverte du vice aurait été impossible car ce vice n'est pas un élément étranger à l'entreprise (RIPERT : *Revue juridique internationale de la Locomotion aérienne*, 1928, p. 1 et suivantes).

Il ne suffit pas, d'après l'article 1147, qu'il s'agisse d'une cause étrangère, il faut qu'elle ne puisse pas être imputée au débiteur. Elle ne le libérerait donc pas si elle était mêlée d'éléments de faute. Ainsi, il a été décidé que lorsqu'un voyageur s'est blessé en quittant précipitamment le tramway entouré de flammes par suite d'un court-circuit, la Compagnie n'est pas fondée, pour échapper à toute responsabilité, à soutenir que l'accident est dû à la faute de ce voyageur ou au cas fortuit lorsque l'intensité du coup de feu justifie l'ef-

froi des voyageurs et est imputable au mauvais fonctionnement des appareils. (Tribunal civil de Nice 9 janvier 1922, *Gazette du Palais* 21 janvier 1922, *Recueil périodique des Assurances*, 1922, p. 647). De même on doit considérer comme responsable d'un accident causé aux autres voyageurs par l'inflammation d'une matière explosive emportée par un voyageur, la Compagnie de tramway qui les transportait, alors qu'un arrêté préfectoral interdisait le transport de matières explosives et que la Compagnie était chargée de surveiller l'observation de cette interdiction et qu'elle n'avait pris aucune mesure à cet égard. (Cass. req. 30 juin 1926, *Gazette des Tribunaux* 14 octobre 1926, *Recueil périodique des Assurances*, 1926, p. 507).

2° Il faut que l'on se trouve en présence d'un événement qui échappe à toute prévision. Il ne suffit donc pas que le débiteur n'ait pas prévu cet événement, il faut que, par sa nature même, cet événement n'ait pu être normalement prévu par lui.

Ainsi il a été jugé (Cour de Paris 28 juillet 1927, *Recueil Gazette du Palais* 1927-2-622) que lorsqu'un voyageur a été bousculé et blessé dans un wagon de Métropolitain, à l'arrêt d'une station, par les voyageurs sortant de la voiture, la Compagnie n'est point déchargée, alors que la bousculade cause de l'accident ne se serait pas produite si elle avait exercé une surveillance suffisante pour empêcher les voyageurs de pénétrer en surnombre dans le wagon.

De même (Req. 25 juin 1911, D. P. 1912-1-181), l'assuré qui s'est obligé à payer une prime d'assurance

à jour fixe, sous peine de déchéance, l'encourt même s'il a été frappé d'apoplexie le jour où il devait faire le paiement, parce que la maladie doit être prévue et ne saurait équivaloir à un de ces événements qui échappent à toute prévision. (Voir note de M. ROUAST, D. P. 1923-2-17).

Si l'obstacle à l'exécution était d'une prévision possible, le débiteur pouvait, ou prendre les mesures nécessaires pour le surmonter, ou tout au moins s'abstenir de s'engager et d'induire par là le créancier dans une illusion préjudiciable. Dans les deux cas, il y a faute du débiteur et nous avons vu que la cause étrangère mêlée d'éléments de faute n'entraîne pas la libération⁽¹⁰⁾. Il sera donc difficile d'admettre qu'en matière de transports aériens, les conséquences atmosphériques puissent être retenues comme un fait libératoire. Ces événements sont dans les transports ordinaires considérés comme le type de cas de force majeure, mais dans le transport par air ne faut-il pas compter sur ces événements, toujours susceptibles de se produire ? L'avion évolue dans un milieu qui comporte des risques particuliers, il appartenait au transporteur de les prévoir et de prendre toutes mesures pour y obvier. D'ailleurs, la solution contraire entraînerait pour le voyageur des difficultés insurmontables dans la recherche de la responsabilité. (RIPERT : *Revue juridique internationale*

(10) Nouveau code annoté, article 1148, n° 31, p. 193 et suiv. — Les textes romains sont dans ce sens const 6 C. J. de pignor act. IV, 24.

de la Locomotion aérienne, 1928, p. 6). Cependant, il ne faut pas pousser trop loin le critérium de prévisibilité, il nous entraînerait à dire qu'il n'y a d'impossible à prévoir que les choses dont on peut dire que leur survenance n'est pas possible; que par conséquent, du moment que l'événement est arrivé, c'est qu'il n'est pas surnaturel et il pouvait donc être prévu. C'est pourquoi nous estimons qu'il y a lieu d'admettre que les conditions atmosphériques peuvent, dans certains cas, constituer le cas de force majeure. Il semble que ce serait une règle trop rigoureuse que de dire que l'aviateur accepte, à l'avance, des accidents survenus par suite d'événements en dehors de son contrôle et contre lesquels il est impuissant. Nous dirons donc que constitue le cas de force majeure une perturbation atmosphérique dépassant les conditions normales, par exemple un cyclone, et survenant brusquement alors que l'avion a quitté l'aérodrome. Le pilote ne saurait en effet être rendu responsable de cet événement que nul n'a pu prévoir.

3° Il faut en outre que le débiteur ait été empêché d'exécuter, c'est-à-dire que les circonstances aient opposé un obstacle insurmontable à l'exécution. Il ne suffirait pas que l'événement soit insurmontable par rapport au débiteur et aux moyens dont il dispose (cas fortuit), il faut qu'il constitue un obstacle absolu, une force plus forte que n'importe quelle autre force en ce sens qu'il aurait arrêté n'importe qui comme le débiteur lui-même.

De même, l'impossibilité d'exécution est indispen-

sable, il ne suffirait pas que les circonstances que l'on qualifierait de force majeure, par exemple, la grève ou la guerre, aient rendu l'exécution plus difficile ou plus onéreuse, il est nécessaire qu'elles l'aient rendue absolument impossible. (Voir A. COLIN et H. CAPITANT, op. cité, p. 12).

C'est au débiteur qu'incombe la preuve de l'impossibilité d'exécuter, cette règle n'est que l'application au cas d'espèce du principe contenu dans l'article 1315 du Code civil « *actori incumbit probatio* ». C'est en effet à celui qui invoque un fait contraire à l'ordre normal des choses à établir ce fait. Si l'on suppose faite la preuve de l'obligation, le débiteur doit exécuter sa dette. C'est donc à lui à prouver sa libération, plus généralement le fait qui le dispense d'exécuter. (Voir A. COLIN et H. CAPITANT, op. cité, p. 12).

C) *Le fait d'un tiers*. — L'accident peut provenir de la faute d'un tiers. Il en est ainsi dans les transports terrestres en cas de collision entre deux véhicules. Il en sera de même dans le transport par air en cas d'abordage de deux aéronefs.

Quelques auteurs ont admis que cette faute d'un tiers, qui rend l'exécution impossible, constitue dans les rapports des parties un cas fortuit ou de force majeure (11). Cette opinion n'est pas sans donner prise à

(11) AUBRY et RAU: op. cité, 5^e édit., t. IV, p. 167 texte et note 33, p. 168 note 35. — LAURENT: op. cité, t. 16, n° 262. — T. HUC: op. cité, t. VII, n° 143, p. 203. — Voir également. Cassation civ. 27 avril 1898, D. P. 1898-1-421. — Req. 11 mars 1901, Pandectes 1902-1-33. — Req. 2 mars 1927, *Rec. Gaz. du Palais*, 1927-1-736.

la critique, car si on applique le critérium de prévisibilité, il sera extrêmement rare de rencontrer des espèces où le fait d'un tiers ne pouvait pas être prévu. Il manquera donc à l'événement une des conditions essentielles pour qu'il revête tous les caractères du cas fortuit ou de force majeure et le transporteur restera tenu bien qu'il ait fait tout ce qu'il était possible de faire pour éviter l'accident. Il n'aura que la ressource de se retourner contre le tiers ou de le mettre en cause. Il faut reconnaître qu'il y a là quelque chose d'arbitraire qui conduit à des injustices. D'ailleurs, on ne peut pas découvrir le lien juridique qui servirait de fondement à l'action en garantie du transporteur. Aucun rapport contractuel, n'unit ce dernier au tiers; entre eux aucune convention même tacite n'est intervenue. Il n'existe pas davantage entre eux de rapport légal ou délictuel, car si la faute du tiers met à sa charge l'obligation de réparer le dommage, c'est à la victime et non au transporteur que le préjudice a été causé directement; c'est donc à la victime qu'appartient l'action en réparation.

C'est pourquoi nous estimons que le fait d'un tiers est une cause d'exonération indépendante du cas fortuit et de la force majeure et non une espèce de ceux-ci. Un arrêt de la Cour de cassation du 27 juillet 1922, D. P. 1923-4-209, contient selon nous la formule exacte. « Attendu, dit-il, que les faits par lesquels la

Compagnie prétendait établir la *faute d'un tiers* cause de l'accident l'exonéraient de toute responsabilité s'ils étaient prouvés. » Dans un autre arrêt 31 juillet 1922, D. P. 1923-1-209, la chambre des requêtes a rejeté un pourvoi formé contre un arrêt de la Cour de Paris en déclarant que celle-ci avait légalement justifié sa décision lorsqu'il a été constaté que l'accident est dû à une cause étrangère non imputable au voiturier — en l'espèce il s'agissait d'un accident dû à la *faute d'un tiers* conducteur venu se jeter sur le voiturier. — Nous pouvons encore signaler un jugement du tribunal civil de la Seine 2 décembre 1925, *Recueil périodique des Assurances*, 1926, p. 85, qui déclare que la responsabilité du transporteur est dégagée s'il a été empêché d'exécuter par suite d'un cas fortuit, d'un cas de force majeure, ou de la *faute d'un tiers*.

Nous terminerons sur une opinion émise par M. DEMOGUE (Traité des Obligations, t. III) et aux termes de laquelle il y aurait faute de la part du transporteur en présence de la faute d'un tiers à ne pas tenir compte de cette situation et à ne pas prendre des mesures spéciales. Si l'on admet ce système la faute d'un tiers ne sera jamais une excuse, puisque celui qui la subit commet une faute en ne l'évitant pas. Nous croyons qu'il est possible, sans aller à l'encontre des principes du droit dans notre matière, d'admettre la faute d'un tiers, au même titre que la faute de la victime, au nombre des événements constituant la cause étrangère exonérant le débiteur. D'ailleurs pratique-

ment cette question ne présente qu'une minime importance, car ces risques, comme tous les événements que nous avons qualifiés cas fortuits, font partie des risques dont le transporteur n'omettra pas de s'exonérer à l'avance, puisque la loi lui a réservé cette faculté.

CHAPITRE III

Responsabilité conventionnelle

La seconde innovation de la loi du 31 mai 1924 réside dans la reconnaissance de la validité des clauses d'exonération de responsabilité.

Le principe est énoncé dans les articles 42 et 48 de la loi :

Article 42. — Le transporteur peut, par une clause expresse, s'exonérer de la responsabilité qui lui incombe à raison des risques de l'air et des fautes commises par toute personne employée à bord dans la conduite de l'appareil, qu'il s'agisse des voyageurs ou des marchandises.

Article 48. — Le transporteur peut s'exonérer de sa responsabilité à raison des accidents survenus aux voyageurs dans les conditions prévues par l'article 42 ci-dessus.

En adoptant cette solution la loi du 31 mai 1924 a pris le contre-pied de la règle posée par la loi de 1905. Elle affirme une fois de plus le rapprochement du Droit aérien avec le Droit maritime. Ce rapprochement peut

se justifier si l'on tient compte des points de ressemblance existant entre la navigation aérienne et la navigation maritime. Ce qui justifie dans le Droit maritime la validité des clauses de non-responsabilité, ce sont les aléas de la navigation et l'indépendance du capitaine et de l'équipage comme préposés du transporteur. Or, ces mêmes données se retrouvent, jusqu'à un certain point, dans le transport par air. Dès lors, il paraît logique de faire bénéficier la navigation aérienne des mêmes facilités qu'a trouvées, pour son développement, la navigation maritime.

D'un autre côté on ne saurait prétendre que l'usager de la voie aérienne, se trouve ignorant des risques et des aléas que comporte encore à l'heure actuelle ce genre de transport ; les voies ordinaires lui sont ouvertes avec les garanties et les sécurités qu'elles offrent, s'il emprunte la voie des airs il le fait donc de sa propre volonté en acceptant par avance les risques de cette locomotion nouvelle en échange des avantages qu'elle procure. Il est donc permis de se montrer moins sévère pour le transporteur par air que pour le transporteur terrestre, Les risques dont seraient menacées les Compagnies de navigation aérienne les conduiraient à la ruine, car leur situation précaire au point de vue financier ne leur permettrait pas de supporter les conséquences pécuniaires des accidents pouvant résulter d'une catastrophe aérienne telle que la chute d'un Goliath transportant une dizaine de passagers. Elles seraient tout au moins amenées à appliquer des tarifs prohibitifs. Or, il ne faut pas perdre de vue le

caractère international de la navigation aérienne. Il faut donc permettre aux transporteurs français de lutter avec leurs concurrents étrangers. Et on perçoit aussitôt que si la loi d'un pays valide les clauses d'exonération de responsabilité et que dans d'autres pays, ces clauses soient condamnées, le pays qui a la législation la plus sévère va avoir ses entreprises dans une situation d'infériorité marquée par rapport aux entreprises des pays dont la législation sera plus libérale. Cette considération est tellement puissante qu'en matière maritime on paraît aujourd'hui renoncer à une réglementation nationale des clauses de non-responsabilité pour chercher à résoudre le problème par une convention internationale. Le développement de la navigation aérienne exige qu'il lui soit donné la possibilité de contracter librement. Il faut laisser ceux qui la développent faire leur loi économique. (RIPERT : Rapport présenté au IV^e Congrès de la législation internationale tenu à Monaco le 21 décembre 1921).

Ainsi se justifient en principe les clauses d'irresponsabilité; peu importe les discussions juridiques, les nécessités économiques en imposant la validité. Elles se justifient même dans le transport de personnes bien qu'on ait prétendu qu'il est immoral que le transporteur puisse obtenir de son client la promesse de n'encourir aucune responsabilité en cas d'accident, parce que l'exonération est une sorte de bill d'immunité accordée au transporteur sinon sous une forme intégrale, du moins en vue de certaines catégories d'accidents, de beaucoup les plus fréquents et les

plus redoutables, les accidents de navigation, réserve faite de ceux qui auraient été provoqués par la faute de l'exploitant lui-même. (JOSSELAND: *Revue juridique internationale de la Locomotion aérienne*, 1926, p. 144). Aussi, certaines législations ont-elles interdit les clauses d'irresponsabilité dans le transport de personnes. Il en est ainsi en Italie, l'article 36 du décret-loi du 20 août 1923 prononce la nullité de toute clause d'irresponsabilité totale ou partielle pour les dommages causés à des personnes.

Il en est de même dans le projet de code international de l'air. Le texte de l'article 34 voté au Congrès de Prague pose en effet le principe de la validité de la clause d'exonération, sauf en ce qui concerne les voyageurs.

Mais dans notre droit, l'identité entre les personnes et les marchandises est passée dans les mœurs. Les clauses de non-responsabilité sont reconnues valables dans le transport de personnes, (voir arrêt CHAPPELLE du 18 juin 1918, cité dans BONNECASE : *Traité de Droit maritime*, p. 505); il n'existerait donc aucune raison d'établir une différence entre le droit aérien et les autres droits des transports.

D'ailleurs, il est à remarquer que la législation étrangère est dans sa majorité favorable à la non-responsabilité du transporteur aérien.

L'Angleterre a admis la validité des clauses d'exonération. L'Allemagne, si elle affirme dans sa loi sur le transport aérien du 1^{er} août 1922 le principe de la responsabilité de plein droit, a précisé par contre que

cette responsabilité serait limitée en tout état de cause à un maximum. Enfin, la Hongrie, par décret du 14 décembre 1922, a admis le principe que la responsabilité pouvait être écartée ou atténuée à l'égard des passagers et des marchandises par une clause expresse du transporteur.

Portée des clauses d'irresponsabilité

Ainsi donc, en principe, les clauses d'irresponsabilité seront valables; mais toutes clauses seront-elles licites? Convient-il de laisser au transporteur la liberté entière dans la fixation de ces clauses? Faut-il lui permettre de s'exonérer d'avance de toute responsabilité quelle qu'en soit la source? ou bien existe-t-il certains cas de responsabilité pour lesquels l'exonération ne saurait être licite?

Le décret italien n'impose aux clauses d'irresponsabilité dans le transport de marchandises d'autre limitation que le cas de dol. La clause joue donc pour tous les autres faits même pour la faute du transporteur lui-même. Certains auteurs approuvent entièrement ce système, à leurs yeux cette exonération conventionnelle n'est autre chose qu'une assurance, la réduction de prix constituant la prime. C'est là une analyse qui nous paraît fautive et qui va à l'encontre des principes mêmes de l'assurance, qui suppose à sa base la multiplicité des risques et que l'on peut définir comme étant la compensation des effets du hasard par la mutualité organisée suivant les lois de

la statistique. (A. COLIN et H. CAPITANT, op. cité, p. 665). D'autre part, le client mal averti des conséquences de la clause d'irresponsabilité n'insérera au contrat aucune condition particulière et se trouvera pour ainsi dire à la merci de son transporteur.

Ainsi, la clause de non-responsabilité si on ne lui impose aucune limitation, peut aboutir en pratique à des résultats néfastes, elle contribuera à diminuer l'attention et les soins que le transporteur doit apporter à l'exécution de son obligation et à jeter un discrédit fâcheux sur les transports aériens (1).

Le législateur doit prendre certaines précautions pour limiter la validité des clauses aux seuls cas où leur présence ne serait pas de nature à multiplier les accidents. Il faut éviter les abus que l'on a enregistrés dans le Droit maritime. Dans cette matière, l'emploi des clauses d'irresponsabilité a donné lieu à de tels abus qu'il a fallu réunir des congrès pour y mettre fin. A la conférence de l'Association de Droit international — comité du Droit maritime — réunie à La Haye le 3 septembre 1921, on a déposé la motion suivante: « En général, toute clause, convention ou accord qui, dans un contrat de transport exonèrera le transporteur ou le navire des responsabilités pour fautes ou dommages

(1) Voir obs. de M. PETIT, *Bull. Société d'Etudes Législatives* 1923, fasc.2, p. 236. — Lors de la discussion du nouveau projet fluvial, les transporteurs par bateaux ont en général protesté contre les dispositions autorisant l'insertion des clauses d'irresponsabilité. Leurs protestations provenaient des motifs que nous signalons plus haut.

concernant les marchandises, provenant de négligences, fautes ou manquements aux devoirs et obligations édictés dans cet article ou atténuera cette responsabilité, sera nulle et non avenue et sans effet.» D'autre part, nous avons vu les tentatives faites en France pour améliorer la situation du chargeur. (Projet de loi Félix FAURE et SIEGFRIED 1886, projet de M. COLIN 1910, enfin projet CLÉMENTEL 1917).

Le législateur de 1924 a, dans une certaine mesure, tenu compte de ces considérations.

Clauses prohibées.

L'article 43 de la loi prononce expressément la nullité: 1° de toute clause ayant pour objet d'exonérer le transporteur de la responsabilité de ses fautes personnelles.

2° De toute clause ayant pour objet d'exonérer le transporteur de sa responsabilité, tant de son fait, que de celui de ses préposés relativement au chargement, à la conservation et à la livraison des marchandises.

A) FAUTES PERSONNELLES DU TRANSPORTEUR.

Aucune raison ne justifierait la reconnaissance de la validité d'une clause par laquelle le transporteur s'exonérerait de la responsabilité de ses fautes personnelles, il serait même dangereux de l'autoriser à le faire. Permettre de telles clauses serait s'exposer à rendre bien plus fréquents les accidents causés par la faute ou la négligence du transporteur. En effet, s'étant

exonéré de la responsabilité de ses fautes personnelles, le transporteur ne montrerait peut-être pas toute la diligence dont il est capable et qu'il déploiera, au contraire, si sa responsabilité est engagée. On peut dire que l'ordre public est intéressé à ce qu'il n'y ait aucune négligence dans la préparation de transports qui exposent la vie de l'équipage et des passagers.

Dans le Droit maritime, lorsque l'armateur stipule l'irresponsabilité de ses fautes personnelles, le réceptionnaire ou le voyageur peut établir que la perte, l'avarie ou l'accident sont dus à une faute de l'armateur, et cette preuve faite, l'armateur est responsable malgré la clause. (Cass. 29 octobre 1890, *Revue internationale de Droit maritime*, t. VI, p. 241. — Rouen 5 mars 1897, *Ibid.* t. XIII, p. 56). C'est l'application de la jurisprudence en vigueur dans le Droit terrestre avant la loi du 17 mars 1905.

Même avec cet effet restreint, ces clauses sont dangereuses pour la victime qui éprouve toutes les difficultés pour établir la preuve de la faute, et nous croyons que le législateur de 1924 a agi sagement en leur déniaut tout effet.

La faute du transporteur peut être engagée dans différentes hypothèses :

1° Elle peut résulter de son intervention personnelle.

C'est lui qui a la direction du voyage, c'est donc lui qui donne l'ordre de départ. Or, cet ordre a pu être donné alors que les conditions atmosphériques nettement défavorables auraient dû l'inciter à surseoir au

départ (2). De plus, le transporteur peut avoir dirigé lui-même le chargement de l'appareil et l'accident peut précisément être imputable soit à une surcharge soit encore à un chargement défectueux de l'appareil. Il peut encore avoir confié la direction de l'appareil à un pilote ne présentant pas des garanties morales suffisantes, pilote d'une imprudence notoire ou s'adonnant à la boisson.

2° Le vice propre de l'appareil constitue également la faute personnelle de l'armateur.

L'appareil doit être en bon état de navigabilité. En général, la surveillance exercée par le contrôle technique ne permet pas le départ d'un appareil ne remplissant par les conditions satisfaisantes, mais si malgré cette surveillance, l'appareil part en état d'innavigabilité, il est certain que le transporteur sera responsable, sans exonération possible, envers le voyageur. D'ailleurs, cette hypothèse sera très rare puisque d'après l'article 32, aucun aéronef ne peut se livrer à la circulation aérienne s'il n'est muni d'un certificat de navigabilité. Le cas le plus fréquent sera le vice caché. Le transporteur peut ignorer l'état d'innavigabilité de l'appareil atteint d'un vice caché, il reste cependant tenu vis-à-vis du voyageur. Le certificat de navigabilité ne fait que créer une présomption en sa

(2) Voir cependant sur cette question un jugement du Tribunal de la Seine en date du 30 octobre 1924, *Veuve PERCY JAMES-EVANS, PECHETT et DERRY contre Compagnie Franco-Roumaine de Navigation aérienne*, déjà cité.

faveur. La solution peut paraître rigoureuse pour le transporteur qui n'arrivera pas, quelles que soient les précautions qu'il prenne, à découvrir tous les vices cachés. Mais l'exonération de toute responsabilité retombe sur le voyageur, or il paraît plus juste de faire peser les conséquences du vice de l'appareil sur le transporteur qui doit répondre de son matériel, que sur le voyageur qui ne pouvait rien pour éviter l'accident. D'ailleurs, il sera bien rare que cette preuve du vice caché puisse être rapportée, car si le vice était tel qu'il a pu échapper à un examen sérieux, alors que l'appareil était intact, comment peut-on admettre qu'il deviendra possible de le découvrir après l'accident, lorsque l'appareil aura été détruit, soit totalement, soit partiellement.

B) FAUTES DES PRÉPOSÉS TERRESTRES.

En principe, le transporteur est responsable de tous les préposés qu'il associe à son entreprise. C'est l'application de la règle générale posée par l'article 1384 paragraphe 3 du Code civil, et d'après laquelle tout commettant est responsable des faits de ses préposés. Mais dans la loi du 31 mai 1924, le législateur a établi une grande distinction. En ce qui concerne les fautes du pilote et des membres de l'équipage, la loi permet au transporteur de s'exonérer de toute responsabilité. Par contre, la règle générale s'applique aux fautes commises par les préposés opérant le chargement, le déchargement ou la livraison des marchandises. Cette distinction est logique; il n'existe aucune raison pour

exonérer le transporteur de la responsabilité des fautes commises par des préposés placés sous son contrôle direct. Cette distinction existe également en Droit maritime où la clause d'irresponsabilité des fautes commises par les préposés terrestres produit le même effet que celle visant les fautes personnelles de l'armateur : celui de renverser le rôle de la preuve. « On ne saurait aller plus loin, écrit M. RIPERT, Droit maritime, t. II, p. 613. Le Droit maritime connaît dans l'intérêt du propriétaire du navire une règle exceptionnelle qui s'explique par l'indépendance des préposés et la confiance forcée qu'il est obligé de leur accorder. Lorsqu'il s'agit des fautes commises par les préposés terrestres, ces raisons n'existent plus. » Ces considérations conservent toute leur valeur dans le Droit aérien et il convient de féliciter le législateur d'avoir ménagé les intérêts du chargeur et du voyageur en rendant impossible l'exonération du transporteur. D'ailleurs comme les sociétés commerciales constituent la majorité des transporteurs et que ces sociétés ne peuvent agir que par l'action personnelle de leurs agents, les fautes des préposés terrestres se confondront avec la faute personnelle du transporteur. Il est donc équitable d'appliquer à ces fautes la règle de la prohibition admise pour les fautes personnelles.

Clauses autorisées

D'après l'article 42, on peut, par une clause expresse, s'exonérer de la responsabilité des accidents dus aux risques de l'air et aux fautes du personnel proposé à la conduite de l'appareil.

A) CLAUSE EXPRESSE.

Rédaction. — La clause doit être expresse et rédigée en termes parfaitement clairs, ne laissant place à aucun doute. On doit donc déclarer nulle toute clause sous-entendue ou s'induisant d'autres clauses insérées dans le contrat. Si la clause est ambiguë, son interprétation doit être faite en faveur du voyageur (article 1162 du Code civil). La clause doit mentionner clairement tous les cas d'exonération. Ainsi, la clause d'exonération des risques de l'air ne peut pas exonérer le transporteur de la responsabilité des fautes des membres de l'équipage.

Les clauses d'irresponsabilité sont généralement imprimées, mais rien ne s'oppose à ce qu'elles soient marquées simplement au moyen d'un tampon. Enfin, elles peuvent être manuscrites. Ces divers modes n'influent en rien sur la question de la validité. On doit admettre que la clause manuscrite en contradiction avec une clause imprimée doit l'emporter sur cette dernière, l'attention des parties s'étant portée sur le texte manuscrit plutôt que sur le texte imprimé. Une clause marginale suffit à exonérer le transporteur

à la condition bien entendu qu'elle ait été portée à la connaissance du voyageur.

Acceptation. — Pour que les clauses puissent être opposées au voyageur, il est indispensable que celui-ci en ait eu connaissance, elles constituent en effet une dérogation au Droit commun d'après lequel le transporteur répond de l'heureuse arrivée. Pour que la clause soit valable, il suffit donc que le voyageur ait donné son consentement. Le consentement peut être expresse ou tacite. Il n'est pas nécessaire que le billet soit signé par lui, mais c'est certainement une précaution que les compagnies auront intérêt à prendre pour éviter ultérieurement toute discussion. Le consentement peut se déduire des circonstances.

Ainsi, il a été jugé que lorsqu'une clause est insérée dans un billet de passage, le voyageur est considéré comme l'ayant acceptée et est par suite lié par elle dès qu'il a reçu le billet. Cela résulte de ce que le contrat de transport n'est pas un contrat solennel dans lequel il faut que les volontés soient expressément exprimées. Il suffit qu'elles existent et leur existence peut se déduire des circonstances (Voir Cassation, 11 février 1908, S. 1909-1-486).

Il suffirait même que le billet de passage renvoie expressément à un autre document, par exemple à une clause contenue dans un livret annexe contenant les conditions générales du transport. (Voir rapport de M. FLANDIN, séance du 10 avril 1924. *J. O.* du 11, débats parlementaires, p. 2071). L'arrêt ci-dessus du

11 février 1908 déclare également que lorsque le billet de passage délivré à un voyageur porte que la Compagnie n'est pas responsable des retards, pertes ou avaries des bagages enregistrés dans les cas prévus à l'article 1^{er} des livrets, lequel article spécifie que la Compagnie ne répond que des pertes ou dommages provenant des tempêtes, naufrages, échouements, baraterie et généralement de tous événements de mer, cette clause des livrets faisant corps avec le billet de passage qui s'y réfère, s'impose aux parties et la Compagnie de transport maritime est en droit de s'en prévaloir pour s'exonérer de la responsabilité de la perte des bagages du voyageur à la suite d'un naufrage imputable à la faute du capitaine.

Que faut-il penser des clauses insérées dans une lettre? Nous ne voyons aucun obstacle à la validité de la clause ainsi rédigée, si toutefois l'autre partie l'a acceptée sans protester.

B) RISQUES DE L'AIR.

Que faut-il entendre par risques de l'air? Il ne saurait évidemment être question des dommages résultant de la force majeure. Nous avons vu que le transporteur est exonéré de plein droit par la survenance d'un de ces événements. Il ne saurait donc être question que des autres événements survenant fortuitement. Rentreront donc dans les risques de l'air dont le transporteur peut s'exonérer les accidents dus aux conditions atmosphériques autres que celles que nous avons qualifiées de force majeure, brume, tempête,

orages, etc., ainsi que tous autres accidents survenus en l'air sans qu'il soit possible d'attribuer leur cause à un événement précis. Ces accidents que l'on attribue au hasard et dont on ignore les causes réelles peuvent être effectivement dus, soit à une faute du pilote, soit à un vice de l'appareil, voire même à son chargement défectueux. Ils devraient normalement incomber au transporteur, mais il a paru nécessaire de faire bénéficier l'aviation d'un régime de faveur, tout au moins à ses débuts. Cette solution se justifie en tenant compte de la fragilité des appareils et de leur complication qui ont pour conséquence la multiplication des cas fortuits. Le droit commun les met à la charge du transporteur, mais dans la navigation aérienne, ce qu'on peut demander au transporteur c'est de faire son possible avant le départ pour éviter les accidents. Quand l'appareil est parti, le sort du voyage dépend de l'équipage ou des événements, le transporteur n'y peut rien.

Comme le disait M. RIPERT dans son rapport à la Société d'Etudes Législatives, la validité de la clause de non-responsabilité doit se mesurer sur son utilité. Ce qui est nécessaire, c'est qu'une compagnie de navigation qui met en service des appareils en bon état puisse, par une clause, se dégager des risques de l'air.

D'autre part pourquoi la loi interviendrait-elle dans le contrat de transport pour interdire une clause qui ne paraît contraire ni au droit commun des contrats ni aux exigences de l'ordre public? On peut objecter que le législateur de 1905 a jugé utile de restreindre

dre le Droit commun au détriment du transporteur en lui interdisant toute clause qui l'exonérerait des cas fortuits. Mais le transporteur est apparu sous la forme de puissantes compagnies bénéficiant d'un monopole (chemins de fer) et devant lesquelles le voyageur est désarmé. Il n'en est pas de même dans le transport par air. Ainsi que nous l'avons déjà dit, le voyageur est au courant des risques. Il est attiré par les avantages que lui procure l'avion, il consent à supporter les risques des cas fortuits en échange de ces avantages. La clause par laquelle le transporteur s'exonère de ces risques n'a donc rien d'illicite et rien ne s'oppose à ce qu'elle soit validée. C'est d'ailleurs la solution admise par diverses législations étrangères: la Belgique et l'Italie en ce qui concerne les marchandises, la Hongrie en ce qui concerne les voyageurs et les marchandises. C'est également la règle adoptée par l'article 34 du projet de Code international de l'air en ce qui concerne les marchandises.

C) FAUTES DE L'ÉQUIPAGE.

Le deuxième cas d'exonération prévu par la loi est celui des fautes commises par toute personne employée à bord à la conduite de l'appareil. C'est la « *négligence clause* » du Droit maritime qui comporte une dérogation à l'article 1384 du Code civil. Aux termes de cet article, le commettant est responsable à condition que les faits soient survenus à l'occasion des fonctions confiées à ses préposés. Cette responsabilité repose sur une idée de faute de choix ou de faute de

surveillance, le commettant ne peut pas se réserver le droit de mal choisir ses préposés et la liberté de ne pas les surveiller. Une telle convention serait contraire à l'ordre public (3).

Pour faire échec à cette règle, on a déclaré que la situation du pilote se rapprochait de celle du capitaine. Comme ce dernier, le pilote échappe à toute surveillance dès que l'appareil a quitté le sol. Il bénéficie à partir de cet instant d'une indépendance complète. En présence de conditions atmosphériques défavorables, il peut, ou continuer sa route ou rebrousser chemin. Il est également seul juge en cas de jet de marchandises. D'autre part, comme le capitaine, le pilote est choisi parmi une catégorie limitée de personnes munies du brevet de capacité délivré par l'Etat. Le diplôme lui confère une présomption de capacité à laquelle le commettant est bien obligé de se fier.

De même que cela existe dans le Droit maritime entre le propriétaire du navire et le capitaine, le lien qui unit le pilote au transporteur est très affaibli. C'est pourquoi le législateur de 1924 a cru devoir laisser au transporteur la faculté de le rompre tout à fait. Comme dans le droit maritime, la clause d'irresponsabilité dans le Droit aérien apparaît donc comme

(3) Voir: PLANIOL: *Traité élémentaire de Droit civil*, 3^e édit., t. II, n° 882. — BAUDRY-LACANTINERIE et BARDE, t. III, n° 2869. — SOURDAT: *op. cité*, t. I, n° 662, p. 758. — SAINCTELETTE: *op. cité*, n° 5, p. 16. — Voir également: Cass. 31 décembre 1900, S. 1901-1-401.

la simple constatation de l'indépendance du pilote. Ce sont les règles du « *HARTER ACT* » et les règles de La Haye qui ont passé dans notre Droit aérien comme elles avaient déjà passé dans le projet de Code international de l'air.

Il est profondément regrettable que la loi du 31 mai 1924 ait sacrifié cette grande règle que le commettant doit répondre des faits de ses préposés. Il est peut-être facile d'en critiquer l'application si on donne comme base à cette responsabilité une faute de choix ou de surveillance car, basée sur l'idée de faute, la responsabilité du fait d'autrui est le plus souvent illogique et injuste⁽⁴⁾. Mais elle apparaît très juste et très utile si on y voit une extension de la responsabilité personnelle; on doit être responsable parce qu'on est générateur de risques en la personne de ses préposés dont on s'est approprié l'activité. Le commettant doit supporter l'éventualité des risques créés par ces hommes qui sont les siens et répondre du préjudice qui peut résulter de leurs faits, c'est lui qui recueille les avantages de l'entreprise, c'est lui qui doit en supporter les risques. Sans doute, la compagnie de navigation n'a pas eu son entière liberté pour choisir le pilote, mais n'y a-t-il pas d'autres exemples d'une telle situation? La Compagnie de transport par automobiles ne confie-t-elle pas la direction de son véhicule à un

(4) RIPERT: op. cité, p. 795 et références citées. — PLANIOL: *Traité élémentaire de Droit commercial*, t. II, n° 911. — LYON CAEN et RENAULT, t. V, n° 188 bis.

préposé muni d'un permis délivré par un service public? N'est-elle pas, jusqu'à un certain point, tenue de confier le véhicule et le sort du voyage à un préposé choisi également parmi une catégorie restreinte de personnes munies du permis de conduire spécial pour le transport public de voyageurs? N'est-elle pas plus lourde la situation d'une commune responsable des fautes commises par les préposés d'octroi nommés et révoqués par le préfet; d'un bureau de bienfaisance responsable des fautes des membres de la commission administrative nommés par arrêté préfectoral?

Bien que critiquable dans le Droit maritime, la clause d'irresponsabilité peut s'y justifier par la tradition et par l'autonomie presque complète dont jouit le capitaine. Mais dans le Droit aérien, il n'existe aucune tradition de ce genre. D'autre part, les commandants d'aéronefs, les pilotes et tous les membres de l'équipage ne sont au point de vue juridique que de simples employés. Le pilote n'a pas, vis-à-vis de l'entrepreneur de transports, l'indépendance qu'a le capitaine vis-à-vis de l'armateur, il n'a pas non plus d'autorité personnelle sur les membres de l'équipage. Il reste au cours du voyage un préposé de cet entrepreneur susceptible, en raison du peu de durée des envois, de reprendre contact fréquemment avec le commettant. Le Droit commun devrait donc reprendre son empire et puisque l'ordre public a fait écarter la clause d'irresponsabilité pour les fautes commerciales de ses préposés, le commettant devrait supporter les conséquences de leurs fautes aéronautiques. D'ail-

leurs, il apparaît comme très dangereux de permettre au transporteur aérien de pouvoir s'exonérer totalement de la responsabilité qui pèse sur lui par suite des fautes de l'équipage. « Une seule faculté, dit M. HAMEL, (*Annales Droit commercial*, 1924, p. 199 et suivantes), devrait lui être réservée, conclure avec le client un renversement de preuve. » Dans ces conditions, si un accident se produit, le transporteur ne sera responsable que si le voyageur prouve la faute du personnel. Mais cette preuve étant apportée, le transporteur serait responsable comme s'il s'agissait d'une faute personnelle. Ce serait sans doute le moyen de le forcer à exiger de son personnel navigant les qualités indispensables, et il sera moins tenté d'embaucher n'importe qui, sans s'être assuré, au préalable, qu'il réunit les qualités nécessaires, tant au point de vue moral que professionnel.

Tel n'est pas le système de notre loi qui a subi l'influence du Droit maritime. Le transporteur par air pourra donc user de la faculté accordée au transporteur par mer et s'exonérer valablement de la responsabilité de toutes les fautes commises par le personnel dans la conduite de l'appareil. C'est la règle consacrée dans le Droit maritime où il est admis que le propriétaire du navire s'exonère, non seulement des fautes lourdes, mais également des fautes intentionnelles du capitaine (baraterie). (5).

(5) Voir pour les conséquences du vol références citées par M. RIPERT: *Droit maritime*, t. II, p. 621. — Cass. civ. 25 octobre 1899, D. 1899-1-567, *Rev. inter. Droit mari-*

Conditions de validité des Clauses d'irresponsabilité

Deux conditions sont requises pour que la clause puisse être opposée au voyageur. Il faut : 1° que l'aéronef soit en bon état de navigabilité au départ ; 2° que le personnel soit muni des brevets et certificats réglementaires.

Ces deux conditions s'imposent puisque, nous l'avons vu, commet une faute personnelle dont il ne peut s'exonérer aux termes de l'article 43, le transporteur qui met en circulation un appareil qui n'est pas en état de navigabilité, ou qui en confie la direction à un personnel non muni des certificats exigés par les règlements.

1° CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ

Le certificat de navigabilité d'un aéronef est, d'après les termes mêmes de l'arrêté du 14 août 1920 art. 1^{er}, l'attestation de sa qualité de sécurité.

time, t. XV, p. 293. — Rennes 9 avril 1889, Ibid. t. VI, p. 414. — Bordeaux 7 décembre 1892, Ibid. t. VIII, p. 521. — Aix 15 novembre 1895, Ibid. t. XI, p. 419. — Le Havre 7 novembre 1896, Ibid. t. XII, p. 471. — 10 février 1914, Ibid. t. XXX, p. 67. — Aix 25 mai 1921, Ibid. t. XXXIII, p. 372. — Comparer Marseille 15 octobre 1895, *Rev. inter. Droit maritime*, t. XI, p. 614. — 8 décembre 1895, Ibid. t. XII, p. 495. — 19 mars 1909, Ibid. t. XXIV, p. 803. — Pour l'application de la clause au cas de faute lourde : Alexandrie 19 novembre 1902, *Rev. inter. Droit maritime*, t. XIX, p. 607. — Haute Cour de justice d'Angleterre 23 juillet 1909, Ibid. t. XXV, p. 250. — Voir également arrêt Cass. civ. 20 juillet 1891, D. P. 1892-1-94 déjà cité.

Dès le début de l'aviation, on a senti le besoin d'instituer un contrôle du matériel navigant. Il n'a pas paru possible de laisser au constructeur et au pilote le soin de décider que leur appareil présentait toutes les garanties voulues de sécurité. Ce contrôle répond a une nécessité tellement impérieuse que la Convention internationale du 13 octobre 1919 prescrit, dans son article 11, l'obligation pour les aéronefs de posséder un certificat de navigabilité sous peine de sanctions. En France, l'obligation de soumettre les aéronefs aux formalités du contrôle, fut édictée d'abord par l'article 3 du décret du 21 novembre 1911, puis par l'article 7 du décret du 8 juillet 1920.

Le contrôle fut d'abord effectué par le Service de la navigation aérienne (Sous-Secrétariat de l'Aéronautique), qui délivrait après examen de l'appareil le certificat de navigabilité. Un arrêté du 14 août 1920, *J. O.* du 14 août 1920, est venu compléter les prescriptions relatives aux modalités d'obtention, de durée et de retrait desdits certificats. Cet arrêté fut lui-même, conformément à l'article 5, complété par une instruction approuvée par dépêche ministérielle 1124/2 A en date du 19 février 1923, *J. O.* du 8 avril 1923, fixant les conditions de délivrance des certificats de navigabilité.

Entre temps, s'étant rendu compte de la difficulté que présenterait le contrôle pour le service de la navigation aérienne, en raison du nombre croissant d'appareils, le Sous-Secrétariat d'Etat de l'Aéronautique décida de recourir à une organisation privée pour l'ai-

der dans cette tâche, et c'est ainsi que par décret du 12 octobre 1912, *Revue juridique internationale de la Locomotion aérienne*, 1922, p. 516, le Bureau Veritas fut habilité pour opérer le contrôle prévu par l'article 4 paragraphe D de l'arrêté du 14 août 1920 fixant la durée de validité du certificat de navigabilité.

A l'heure actuelle, aucun aéronef civil ne peut être mis en service s'il ne possède un certificat de navigabilité. Ce certificat est délivré par le Service de la navigation aérienne (Direction de l'Aéronautique) après une vérification faite par ses agents ou sur le vu de l'avis délivré par le Bureau Veritas.

Le Bureau Veritas a été fondé à Anvers le 2 juillet 1828 sous le titre modeste du « Bureau de renseignements pour les assurances maritimes ». Soutenu par les assureurs et les armateurs, cette institution prit, dès 1829, le nom de « Bureau Veritas ». Déjà en 1832 lorsque, à la suite du bombardement d'Anvers, son siège fut transféré à Paris, son caractère d'organisme international était déjà reconnu. A la suite de la promulgation de la loi du 17 avril 1907, le Bureau Veritas fut reconnu officiellement en France par l'arrêté du 5 septembre 1908.

Comme dans la navigation commerciale maritime, la nécessité d'un registre de classification des aéronefs se fit sentir dès l'origine de la navigation commerciale aérienne. La création de ce registre, encouragée par le gouvernement français, fut l'œuvre du Bureau Veritas.

Le premier registre a paru en 1923 sous forme de feuillets. Il donnait pour chaque avion français des renseignements techniques et commerciaux ainsi que la dernière côte qui lui était attribuée.

En 1925, ce registre fut publié en une édition établie d'après les mêmes principes que le registre naval. Des suppléments mensuels, devenus par la suite bi-mensuels, permettaient sa tenue à jour.

En 1927, le règlement aéronautique fit l'objet d'un volume spécial et le registre n'en contient plus que des extraits.

Le Bureau Veritas a donc pour mission de renseigner les intéressés sur le degré de confiance que méritent, à son avis, les aéronefs de commerce. Ce degré de confiance est exprimé par la côte qu'il assigne aux aéronefs. Cette côte peut être attribuée à l'époque de la construction même, après examen des plans, inspection des matériaux et surveillance de l'exécution, ou bien après la mise en service à la suite d'une visite générale satisfaisante.

Pour être maintenu dans sa côte, tout aéronef doit subir à des époques déterminées, les visites prescrites par le règlement. En règle générale, il subit une visite mensuelle et un examen complet tous les trois mois. Lorsque l'appareil doit subir une réparation, la validité du certificat de navigabilité est suspendue et l'appareil devra être contrôlé à nouveau. Le résultat de chaque visite est consigné sur le carnet de route avec le cachet du contrôleur.

Chaque visite donnant lieu à un changement de classification est considérée comme une visite extraordinaire entraînant l'établissement d'un procès-verbal de visite qui constitue le certificat de classification.

La côte est suspendue ou retirée si l'aéronef n'est pas présenté à ces visites dans les délais prescrits ou si les réparations et les travaux d'entretien ne sont pas exécutés à la satisfaction de l'expert. Les confirmations, suspensions ou retraits de côte sont portés à la connaissance des intéressés par la voie des registres ou de leurs suppléments.

Les suspensions ou retraits de côte entraînent le retrait du certificat de navigabilité. Par contre, le bénéfice du certificat de navigabilité sera conservé par tout appareil qui aura vu sa cote confirmée; son maintien est constaté par un visa apposé sur le certificat de navigabilité. Ce visa proroge la durée de validité du certificat.

2° PERSONNEL NAVIGANT

Il ne suffirait pas que le transporteur prouve que l'appareil était en bon état de navigabilité au départ, il faut également qu'il justifie que le personnel navigant, — pilote, navigateur aérien, mécanicien, — possède l'aptitude requise pour la conduite de l'appareil, c'est-à-dire que tous les membres de l'équipage sont titulaires du brevet et de la licence requis pour la conduite d'appareils servant au transport public.

Le brevet est la pièce qui justifie au point de vue

physique et professionnel de l'aptitude initiale d'un candidat.

La licence est la pièce qui justifie que le titulaire d'un brevet présente une aptitude équivalente à celle dont il a fait preuve au moment des examens initiaux. La validité de la licence est temporaire. Cette validité peut être prolongée s'il est constaté que l'aptitude initiale subsiste chez le titulaire d'un brevet. Seule la licence validée pour la période en cours donne droit au titulaire d'un brevet d'exercer l'emploi pour lequel ce brevet a été délivré (article 2 de l'arrêté du Sous-Secrétariat d'Etat de l'Aéronautique du 10 février 1926).

La délivrance et le renouvellement des brevets et licences sont actuellement soumis aux formalités fixées dans l'arrêté du Sous-Secrétariat d'Etat de l'Aéronautique en date du 10 février 1926 qui a abrogé : l'arrêté du 18 septembre 1920 relatif aux brevets du personnel navigant de l'aéronautique, l'instruction du 18 septembre 1920 pour la délivrance, l'emploi et le renouvellement des brevets du personnel navigant de l'aéronautique civile et l'instruction du 7 décembre 1922 pour la délivrance et le renouvellement des brevets de navigateur aérien. Cet arrêté a été lui-même complété par un arrêté du 21 mars 1928 modifiant les conditions de délivrance et de validité des brevets et licences du personnel navigant et par un autre arrêté du 21 juin 1928 modifiant et complétant l'instruction relative à l'examen médical du personnel navigant.

Pilote. — Pour obtenir un brevet et une licence de pilote d'avion ou d'hydravion de transport public,

le candidat doit: être âgé le 21 ans au moins et de quarante-cinq ans au plus, avoir satisfait à un examen médical initial dans les conditions prévues par l'instruction relative à l'examen du personnel chargé de la conduite des aéronefs civils — arrêté du 10 février 1926 complété par l'arrêté du 21 juin 1928 — enfin avoir satisfait à un examen technique et à des épreuves pratiques en vol, d'après un programme et des conditions fixées dans l'arrêté du 10 février 1926 complété par l'arrêté du 21 mars 1928.

Mécanicien. — Pour obtenir un brevet et une licence de mécanicien affecté aux transports publics, le candidat doit être âgé de 19 ans au moins, justifier de cinquante heures de vol et avoir satisfait à un examen médical initial dans les conditions prévues par l'arrêté du 10 février 1926 complété par l'arrêté du 21 juin 1928.

En outre, le candidat doit satisfaire à des épreuves pratiques et à un examen technique dont le programme est fixé dans l'instruction du 10 février 1926, complété par l'arrêté du 21 mars 1928.

Navigateur aérien. — D'après l'article 11 de l'arrêté du 10 février 1926, la présence d'un navigateur aérien est obligatoire à bord de tout aéronef de transport public. Cet arrêté avait fixé au 1^{er} janvier 1927 l'entrée en vigueur des dispositions concernant la présence obligatoire du navigateur. La date de mise en application des dispositions de l'article 11 fut reportée au 1^{er} janvier 1928 par un arrêté du 21 décembre 1926,

puis définitivement fixée au 1^{er} janvier 1929 par un troisième arrêté du 20 janvier 1928.

Le navigateur doit, suivant le cas, être pourvu du brevet élémentaire ou du brevet supérieur. Les conditions d'obtention du brevet de navigateur aérien ont été fixées par l'arrêté du 10 février 1926. Le pilote peut également, dans certains cas, cumuler ses fonctions de pilote avec celles de navigateur. D'autre part, dans les cas où l'équipage doit comprendre en plus du pilote, un navigateur et un radiotélégraphiste ou un mécanicien, l'emploi de navigateur et de radiotélégraphiste ou de mécanicien peuvent être cumulés par la même personne.

La licence du personnel navigant, tout comme le certificat de navigabilité pour les aéronefs, ne conserve sa validité que pendant un laps de temps déterminé : six mois. (Voir instruction du 10 février 1926). Elle ne peut être validée pour une nouvelle période de six mois que si le titulaire a été reconnu apte à la suite d'un examen de renouvellement passé dans les conditions prévues par l'arrêté du 21 juin 1928.

Les pilotes devront en outre avoir accompli dans les six derniers mois, soit un minimum de vingt-cinq heures de vol comme pilote et sur avion de transport public ou de travail aérien dont deux heures au moins devront avoir été accomplies dans les trois mois qui précèdent l'expiration de la validité de la licence, soit un minimum de dix heures de vol comme pilote et sur avion de transport public ou de travail aérien parmi lesquels le dernier, d'une durée d'une heure au moins,

devra avoir été effectué un mois au plus avant la date d'expiration de la validité de la licence.

Dans le cas où l'intéressé ne pourrait justifier de l'accomplissement des services aériens indiqués ci-dessus, il devra, pour obtenir le renouvellement de sa licence, effectuer une des épreuves pratiques dans les conditions fixées pour l'obtention du brevet de pilote.

Le navigateur aérien devra également, non seulement remplir les conditions médicales prescrites, mais avoir effectué, par période de cinq ans à partir de la date d'obtention de son brevet, un minimum de cent cinquante heures de vol, faute de quoi il devra de nouveau subir avec succès les épreuves pratiques du programme correspondant à son brevet.

Telles sont, tant en ce qui concerne l'appareil que le personnel navigant, les règles édictées pour la délivrance et le renouvellement des certificats administratifs spéciaux exigés. Elles présentent, pour les usagers, de sérieuses garanties, et l'on comprend parfaitement que la loi ait pu décider que ces certificats établiront en faveur de l'aéronef et de son équipage une présomption. Ce ne sera d'ailleurs qu'une simple présomption de fait puisqu'elle peut être combattue par la preuve contraire. (Article 43 paragraphe 2 de la loi du 31 mai 1924).

Cette présomption peut être détruite, en ce qui concerne l'appareil, par la preuve du vice propre entraînant son innavigabilité; en ce qui concerne le personnel navigant, par la preuve que l'un des membres de

l'équipage est atteint d'une affection le rendant impropre à la conduite d'un aéronef.

Il est certain que cette preuve présente de très grosses difficultés, et rares seront les cas où la clause d'irresponsabilité sera annulée parce que, contrairement à ce que laissaient supposer les certificats administratifs, l'aéronef ou le personnel navigant ne présentait pas les conditions nécessaires pour que le voyage se terminât heureusement.

Effets de la Clause d'irresponsabilité

Par le jeu de la clause d'irresponsabilité, le voyageur se trouve dépouillé de son recours contre le transporteur. Dans le cas où il se trouverait en présence d'une faute de l'équipage, il peut néanmoins recourir contre l'auteur même du dommage, mais c'est là un recours illusoire en raison de l'insolvabilité probable de l'auteur de l'accident.

L'irresponsabilité du transporteur résultant d'une clause de non-responsabilité, — risque de l'air ou faute de l'équipage, — il lui appartient de démontrer qu'il y a lieu d'appliquer la clause. Il est donc dans l'obligation de prouver que toutes les conditions d'application se trouvent réunies. Cette preuve sera relativement facile. Car à moins que le voyageur ne rapporte la preuve du vice propre de l'appareil ou de l'affection dont serait atteint un des membres de l'équipage, l'accident sera considéré comme devant être attribué, soit à une cause inconnue et la clause des risques de l'air

jouera, soit à une faute de l'équipage et la « negligence clause » pourra être opposée à la victime. Dans les deux cas, le transporteur sera donc exonéré de toute responsabilité.

Dans l'état actuel de la législation et de la jurisprudence, la navigation aérienne bénéficie assurément d'un traitement de faveur par la possibilité qu'elle a d'alléger le fardeau de ses obligations dans ses rapports avec sa clientèle, qui se trouve pour ainsi dire associée par la convention aux risques inhérents à l'entreprise.

En autorisant l'insertion des clauses d'irresponsabilité dans le contrat de transport par air, le Droit aérien se rapproche du Droit maritime. Comme dans celui-ci, la détermination légale de l'étendue de la responsabilité du transporteur qui devrait avoir une grande importance, se trouve très atténuée parce que l'étendue de cette responsabilité est toujours fixée à l'avance par les parties. Cependant, l'assimilation n'est pas complète et la loi du 31 mai 1924 a plutôt adopté une solution moyenne entre la liberté complète du Droit maritime et la prohibition du Droit terrestre.

CONCLUSION

CONVENTION INTERNATIONALE

La loi du 31 mai 1924 apparaît comme une loi féconde en aperçus nouveaux, elle contient les principes de droit les plus modernes. Assurément, quelques-unes de ses règles méritent des critiques et nous nous sommes efforcés de les souligner, mais telle qu'elle est, la loi de 1924 constitue un vrai code réglant et posant l'ensemble des principes qui dominent le droit aérien, à ce titre elle a droit à tous les éloges.

Cependant, il ne faut pas se leurrer, elle ne saurait être qu'une loi provisoire qu'il faudra sans cesse modifier et compléter parce que la science aéronautique acquerra rapidement des perfectionnements qui seraient de nature à nous mettre en présence de situations que le droit actuel n'avait pu prévoir. « Telle matière, déclare M. HAMEL, *Annales Droit commercial* 1924, qui au moment où la loi a été rédigée et votée ne répondait à aucune utilité pratique, sera demain à l'ordre du jour des préoccupations du Droit aérien. »

Enfin, le vice essentiel de notre loi, c'est de n'être qu'une législation nationale, car le problème que nous avons examiné est essentiellement international. En effet, en quelques heures, un avion a franchi les frontières territoriales, il survole généralement le territoire de plusieurs Etats. Dans les conditions actuelles, une entreprise de transport par air doit supporter des frais assez considérables. C'est précisément parce que cette exploitation est très coûteuse, que dans beaucoup de pays d'Europe notamment, les Compagnies sont obligées de compter sur des subventions importantes de leur gouvernement pour pouvoir vivre. Ces conditions s'amélioreront un jour, cependant on peut penser qu'elles ne disparaîtront jamais tout à fait. Il faudra donc toujours que les lignes aériennes soient longues de telle sorte que le gain de temps réalisé par l'avion sur le bateau ou le chemin de fer, soit suffisamment important pour justifier le supplément de dépenses qu'entraîne le choix du transport aérien.

Or, les lignes longues dans la plupart des pays — Amérique du Nord et Asie septentrionale exceptés — devront être internationales. L'aviation étant appelée à se développer sur ce plan, c'est donc sous l'angle international que doit également s'organiser le Droit aérien. Il serait dangereux pour l'avenir de la locomotion aérienne que chaque pays ait la possibilité de résoudre à sa guise les divers problèmes que fait naître le transport par air. Car, en permettant la diversité des législations nationales sur une question de transport, c'est-à-dire sur une question économique, on met les

différentes compagnies de navigation en état d'infériorité les unes vis-à-vis des autres, puisque certaines pourront, d'après leur législation nationale, insérer la clause d'irresponsabilité, alors que d'autres ne le pourront pas. (RIPERT, rapport présenté au 5^e Congrès international de Législation aérienne tenu à Prague le 29 septembre 1922).

D'ailleurs, le transporteur a besoin de connaître d'une façon exacte les risques de l'exploitation. Or, il est exposé à ce que dans certains pays, la législation ne permette pas l'exonération conventionnelle de responsabilité. Il aura beau avoir stipulé une protection qu'il croyait utile, cette protection lui fera défaut toutes les fois qu'une condamnation sera demandée contre lui dans un pays qui ne reconnaîtra pas la validité des clauses d'irresponsabilité. Les tribunaux de ce pays seront libres en effet de considérer que la garantie du transporteur est une règle d'ordre public. (Voir RIPERT, La Responsabilité du transporteur par air d'après le projet de convention internationale de Paris, *Revue juridique internationale de la Locomotion aérienne* 1926, p. 3). Il est donc nécessaire d'arriver à une réglementation internationale en ce qui concerne la responsabilité du transporteur aérien. Comme le dit M. HAMEL, Le Droit privé aérien dans le projet de Code international de l'air, *Annales de Droit commercial* 1923, p. 140 et suivantes, « c'est par l'adoption des règles générales que s'équilibreront les conditions de la concurrence aéronautique internationale pour le plus grand bien des industries aériennes. » C'est également par la Con-

vention internationale qu'il est possible de supprimer l'incertitude de la solution du conflit des lois.

Si dans les transports par chemin de fer et par mer, on a senti la nécessité d'une telle convention, comment cette nécessité n'apparaîtrait-elle pas plus évidente encore dans les transports par aéronefs. Les intéressés réclament cette convention, le Comité des transports par air de la Chambre de commerce internationale, dans sa réunion du 30 novembre 1923, avait émis un vœu tendant à la réunion d'une conférence internationale relative au droit privé aérien. Le III^e Congrès international de la navigation aérienne, réuni à Bruxelles le 10 octobre 1925, avait également émis un vœu en faveur de la réglementation internationale de la responsabilité du transporteur aérien qui paraissait être la question la plus urgente à résoudre.

Le problème de l'unification des règles concernant la responsabilité du transporteur s'est posé dans le Droit maritime où il a donné lieu à des discussions sans fin (1). Des difficultés presque insurmontables ont été également rencontrées dans les congrès et dans les conférences internationales lorsqu'il s'est agi de rédiger une loi uniforme sur les lettres de change et en droit maritime sur l'assistance et l'abordage.

En ce qui concerne la législation aérienne, les difficultés paraissent être moins sérieuses. La diversité des législations civiles s'explique parce que de telles

(1) Voir sur cette question RIPERT : *Droit maritime*, t. I, p. 79 et suivantes; t. II, p. 670 et suivantes.

législations reflètent les mœurs, les traditions, le régime politique, l'état économique d'un pays. Mais rien de tel n'existe dans le Droit aérien qui est un droit nouveau ne possédant pas de tradition et comportant pour tous des risques présentant la même fréquence et demandant la même réparation. On peut, — appliquant au Droit aérien ce qui disait PARDESSUS parlant du Droit maritime, — affirmer que le plus mauvais code aérien serait celui qui n'aurait été dicté que par l'intérêt spécial ou sous l'influence particulière des mœurs d'un seul peuple (2).

On atténuerait beaucoup les difficultés naissant du conflit des lois si on parvenait à établir une règle commune de solution du conflit. Une Convention internationale pourrait donner cette solution et soumettre par exemple le transport international à la loi du point de départ ou de la nationalité de l'aéronef. Mais une telle solution serait bien insuffisante, car tout en supprimant l'incertitude de la solution du conflit des lois, elle laisserait subsister entre les intéressés une différence de traitement tenant à la différence des lois applicables.

Il est donc nécessaire d'élaborer une Convention internationale définissant elle-même les règles applicables au transport international. Il serait préférable

(2) PARDESSUS: Collection des lois maritimes, t. I, p. 2.
Cf. DE COURCY: Questions de Droit maritime, préface, t. I, p. 5, cité par RIPERT, Droit maritime, t. I, p. 83.

que la Convention établisse des règles légales (3). Le transporteur aérien n'aurait pas à régler, par une convention privée passée avec les passagers, l'étendue et la limite de sa responsabilité, les règles en seraient indiquées nettement par la Convention (4). Le régime légal présente sur le régime conventionnel de sérieux avantages. Tout d'abord, le régime conventionnel ne tire sa valeur que de l'adoption volontaire des parties. Le transporteur ne peut se prévaloir des clauses d'irresponsabilité que si le voyageur a consenti à l'adoption de ces clauses. Dans ces conditions, le transporteur, malgré l'existence d'une convention internationale autorisant la validité de la clause d'irresponsabilité, risque de voir une jurisprudence se former contre lui sous le prétexte que le voyageur n'a pas eu une connaissance suffisante de la clause. D'autre part, la clause ne conditionne que l'action née du contrat. Toutes les fois qu'un procédé de technique juridique permettra à la victime du dommage de baser son action sur le principe de la responsabilité civile, on arrivera à écarter l'application de la clause en déclarant qu'il ne s'agit plus de faire jouer le contrat. L'adoption d'un régime légal présente, pour le transporteur un intérêt considérable, puisqu'elle lui permet de savoir à l'avance, d'une façon précise, dans quelles hypothèses sa responsabilité peut être engagée.

(3) C'est le régime adopté par la Conférence internationale de Paris de 1925.

(4) Le régime conventionnel avait été adopté dans le projet de Code international de l'air.

On peut admettre que les règles contenues dans la Convention ne se substitueront pas aux lois nationales. Elles ne s'appliqueront qu'aux transports effectués d'un Etat à un autre Etat. Cependant, si le législateur national veut reproduire les règles de la Convention dans une loi s'appliquant aux transports nationaux, il aura toute liberté, mais la Convention ne lui en fera nullement l'obligation et on peut parfaitement concevoir deux régimes différents, l'un pour le transport intérieur, l'autre pour le transport international.

L'idéal à envisager pour la navigation aérienne serait que tous les pays aient un code uniforme. C'est le but que poursuivait, dès avant la guerre, le Comité juridique international de l'Aviation. Mais cette solution paraît de plus en plus difficile à atteindre. Car actuellement les lois régissant la navigation aérienne dans tous les pays diffèrent entre elles. Cependant, comme l'aviation intérieure tend à disparaître pour faire place à des lignes de parcours international, il est à prévoir qu'il arrivera un moment où il n'y aura plus qu'un nombre dérisoire de lignes intérieures qui seront exploitées uniquement à titre supplémentaire par les compagnies de transports internationaux. La Convention applicable aux transports effectués sur les lignes internationales sera étendue aussi aux transports intérieurs effectués par les mêmes sociétés. De cette façon, toute l'aviation commerciale se trouvera dorénavant régie, non plus par les lois nationales, mais bien par les règles uniformes de la Convention internationale.

BIBLIOGRAPHIE

I. — TRAITES.

BAUDRY-LACANTINERIE. — Traité théorique et pratique de
de Droit civil. Du contrat de louage par WAHL, 3^e éd.
1907, tome II.

Ambroise COLIN et H. CAPITANT. — Cours élémentaire de
Droit civil français, 4^e éd., 1924, tome II.

FERAUD-GIRAUD. — Code des transports des marchandises
et des voyageurs par chemin de fer, 2^e éd., 1889, t. III.

GUILLOUARD. — Traité du contrat de louage, tome II.

LYON-CAEN et RENAULT. — Traité de Droit commercial,
4^e éd., 1906, tome III.

Georges RIPERT. — Droit maritime, 2^e édition 1922, tomes
I et II.

THALLER. — Traité général théorique et pratique de Droit
commercial, t. VIII. Les Transports, par JOSSE-
RAND.

II. — THESES

Jacques BATIGNE. — De la responsabilité des Compagnies
de navigation aérienne dans les accidents. Thèse
Montpellier, 1923 (Edition Per Orbem).

Jean TISSOT. — De la responsabilité en matière de navi-
gation aérienne. Thèse Paris, 1925.

III. — REPERTOIRE. STATISTIQUES

RÉPERTOIRE DALLOZ supplément :

V^o Commettant.

V^o Commissionnaire transporteur.

- V° Chemin de fer.
- V° Responsabilité civile.
- V° Voiture. Voiture publique.

STATISTIQUE. — Annuaire de l'Aéronautique 1927.

IV. — RAPPORTS ET REVUES

RAPPORTS :

BAZIRE. — Rapport présenté à la Chambre des Députés sur le projet de loi séance du 19 mai 1921. Documents parlementaires, annexe n° 2649.

Etienne FLANDIN. — Rapports présentés sur le projet de loi adopté avec modification par le Sénat: rapport fait au nom de la Commission de travaux publics et des moyens de communication *J. O.* du 26 janvier 1924 et rapport présenté à la séance du 10 avril 1924 *J. O.* du 11, Déb. parlem., p. 2071.

Georges RIPERT. — Rapport présenté à la Société d'études législatives sur le projet de loi sur la navigation aérienne. Annales de la Société, année 1921.

VALLIER. — Rapport présenté au Sénat sur le projet de loi adopté par la Chambre des Députés, séance du 21 juin 1923 documents parlementaires n° 473.

RVUES :

Annales de Droit commercial:

Joseph HAMEL. — Le Droit privé aérien dans le projet de code international de l'air, Annales 1923, p. 140 et suiv.

Joseph HAMEL. — Loi du 1^{er} juin 1924 sur la navigation aérienne, Annales 1924, p. 199 et suivantes.

Journal de Droit international:

Jean NICOLAÏ. — Le code de l'air. Journal année 1924, p. 372 et suivantes.

Georges RIPERT. — L'Etat actuel du Droit aérien. Journal année 1923, p. 175 et suivantes.

*Revue juridique internationale de la Locomotion
aérienne:*

- Bernard BABEY. — Le Bureau Veritas. Son intervention dans le contrôle du matériel aéronautique navigant en France, *Revue* année 1923, p. 401 et suivantes.
- E. PORQUET. — De la Responsabilité du transporteur par air. *Revue* année 1922, p. 313 et suivantes.
- Georges RIPERT. — Responsabilité du transporteur aérien. Le projet de loi français sur les clauses d'exonération de la responsabilité dans le transport aérien. *Revue* année 1923, p. 353 et suivantes.
- Georges RIPERT. — La responsabilité du transporteur aérien et la jurisprudence. *Revue* année 1925, p. 3 et suivantes.
- Georges RIPERT. — La responsabilité du transporteur aérien d'après le projet de conférence internationale de Paris 1925. *Revue* année 1926, p. 1 et suivantes.
- Georges RIPERT. — La force majeure dans les transports aériens. *Revue* année 1928, p. 1 et suivantes.
- E. SUDRE. — Responsabilité du propriétaire et de l'exploitant de l'aéronef. *Revue* année 1922, p. 197 et suivantes.
-

VU : *Le Président de Thèse,*
CAPITANT.

VU : *Le Doyen,*
BERTHELEMY.

Paris le 26 septembre 1929.

Vu et permis d'imprimer,

Le Recteur de l'Académie de Paris.

Pour le Recteur, l'Inspecteur d'Académie,

MAURELLET.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION

	Pages
Développement et importance de la locomotion aérienne	5
Nécessité de légiférer	7

PREMIÈRE PARTIE

APPLICATION DES PRINCIPES GÉNÉRAUX DU DROIT A LA LOCOMOTION AÉRIENNE

Généralités	13
Affaire Lambert	16

Chapitre I

RESPONSABILITÉ LÉGALE DU TRANSPORTEUR

Fondement et étendue de la responsabilité.....	19
Application aux transports par air des règles admises dans les transports terrestres et maritimes.....	28

Chapitre II

RESPONSABILITÉ CONVENTIONNELLE DU TRANSPORTEUR

Validité de la clause d'exonération de responsabilité.	40
--	----

Transports terrestres.

Nullité de la clause	40
Renversement du rôle de la preuve.....	41
Loi de 1905	43

	Pages
<i>Transports maritimes.</i>	
Validité de la clause	45
<i>Transports aériens</i>	47
<i>Trois opinions.</i>	
Validité de la clause	49
Nullité de la clause	54
Effet restreint. — Renversement du rôle de la preuve	56

DEUXIÈME PARTIE

LOI DU 31 MAI 1924

Discussion et vote du projet de loi.....	61
--	----

Chapitre I

PERSONNES RESPONSABLES

Responsabilité solidaire du propriétaire et de l'exploitant	65
Législations étrangères	71

Chapitre II

RESPONSABILITÉ LÉGALE

Principe et étendue de la responsabilité.....	73
<i>Cas d'exonération.</i>	
Faute de la victime	75
Cas de force majeure. — Théorie d'Exner.....	77
Fait d'un tiers	89

Chapitre III

RESPONSABILITÉ CONVENTIONNELLE

Reconnaissance de la validité des clauses d'irresponsabilité	93
Législations étrangères	96

	Pages
PORTÉE DES CLAUSES D'IRRESPONSABILITÉ...	97
<i>Clauses prohibées.</i>	
Fautes personnelles du transporteur	99
Fautes des préposés terrestres	102
<i>Clauses autorisées</i>	104
Risques de l'air	106
Fautes de l'équipage	108
CONDITIONS DE VALIDITÉ DE LA CLAUSE D'IRRESPONSABILITÉ	113
Certificat de navigabilité	113
Personnel navigant	117
EFFETS DE LA CLAUSE D'IRRESPONSABILITÉ...	122
Régime de faveur concédé à la navigation aérienne..	122
CONCLUSION	
CONVENTION INTERNATIONALE.....	125
Nécessité de l'unification des législations nationales.	126
Avantage du régime légal sur le régime conventionnel	130
Code uniforme	131

Imprimerie « LA TYPO-LITHO »
Alger

ERRATA

- Page 8, ligne 18, lire *que st* au lieu de *qui st*.
Page 10, ligne 3, lire *quelle était* au lieu de *qu'elle était*.
Page 14, ligne 27, lire *atterrissant* au lieu de *atterrissant*.
Page 15, ligne 22, lire *les neuf* au lieu de *les neufs*.
Page 16, ligne 15, lire *articlé* au lieu de *artile*.
Page 30, ligne 4, lire *te'le qu'il est* au lieu de *tel qu'il est*.
Page 34, ligne 10, lire *étrangère* au lieu de *étrangère*.
Page 37, ligne 18, lire *pécher* au lieu de *pécher*.
Page 46, note 7 in fine, lire *page 45 note 5*, au lieu de *poge 45 note 5*.
Page 55, lignes 15 et 16, lire *tempérament* au lieu de *tempéramment*.
Page 63, ligne 12, lire *qu'aux jurisconsultes* au lieu de *qu'au jurisconsultes*.
Page 68, ligne 18, lire *obligations* au lieu de *obligatious*.
Page 62, ligne 25, lire *dus* au lieu de *dûs*.
Page 80, lignes 18 et 19, lire *nous constaterons* au lieu de *nous nous constaterons*.
Page 81, ligne 9, lire *s'est heurtée* au lieu de *s'est heurté*.
Page 82, ligne 11, lire *civile* au lieu de *sivile*.
Page 83, ligne 3, lire *n'y a-t-il pas* au lieu de *n'a-t-il pas*.
Page 85, ligne 23, lire *libérerait* au lieu de *libèrerait*.
Page 7, avant dernière ligne, lire *insurmontables* au lieu de *insurmontales*.
Page 91, ligne 1, lire *l'exonèreraient* au lieu de *l'exonèrèient*.
Page 95, ligne 22, lire *imposent* au lieu de *imposant*.
Page 95, ligne 28, lire *accordé* au lieu de *accordée*.
Page 98, avant dernière ligne, lire *exonèrera* au lieu de *exonèrera*.
Page 105, ligne 10, lire *exprès* au lieu de *expresse*.
Page 106, ligne 6, lire *ne répond pas* au lieu de *ne répond que*.
Page 107, avant dernière ligne, lire *aux exigences* au lieu de *au exigences*.
Page 109, ligne 8, lire *a quitté* au lieu de *à quitté*.
Page 110, note 4 ligne 2, lire *Droit civil* au lieu de *Droit commercial*.
Page 115, ligne 15, lire *soutenue* au lieu de *soutenu*.
Page 116 et page 117, lire *cote* au lieu de *côte*.
Page 119, ligne 20, lire *dans l'arrêté* au lieu de *dans l'ins-truction*.

